auto motor und sport

Heft 9 24. April 1976 DM 2.50 E 1418 DX

Alles über BMW

Modelle
Motoren
Motorräder
Motorsport
Manager

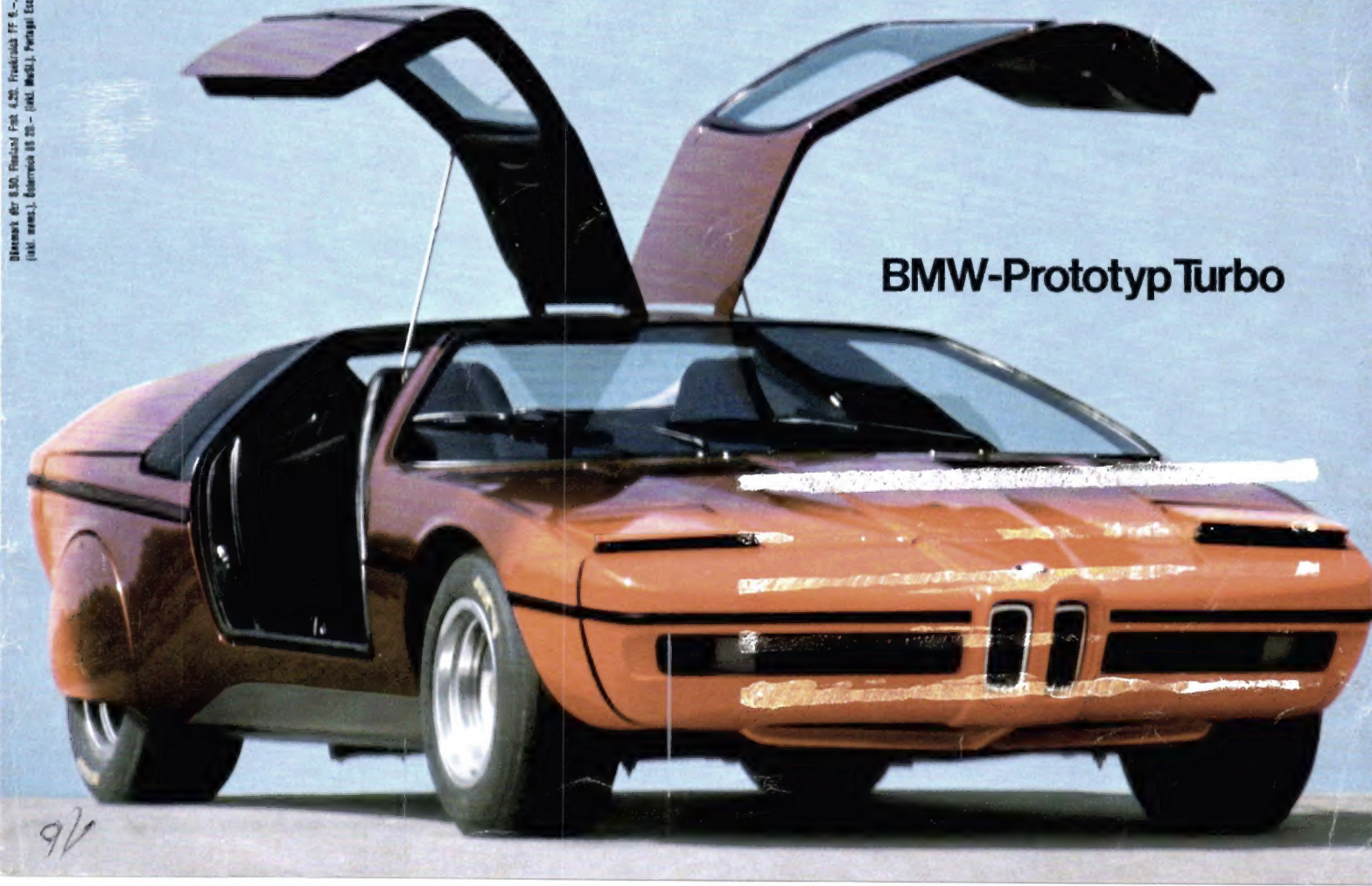
Die Pläne für die 80er Jahre

Opel Diplomat V8
Ein Achtzylinder ohne Zukunft

Fiat Abarth 131
Ein Rennauto für die Straße

Ford Granada Turnier
Ein Kombi als Sportwagen

East African Safari
Das Abenteuer des Jahres



BMW-Prototyp Turbo

Dänemark dkr 8.50, Finnland Fmk 4.20, Frankreich FF 6.–, Griechenland Dr 45.–, Italien Lit 1000, Jugoslawien Din 23.–, Luxemburg lfr 45.–, Niederlande hfl 2.60, Norwegen nkr 8.50 (inkl. MwSt.), Österreich öS 20.– (inkl. MwSt.), Portugal Esc 32.50, Schweden skr 5.50 (inkl. MwSt.), Schweiz sfr 3.–, Spanien Ptas 85.–, USA US $ 1.50. Printed in Germany

9/

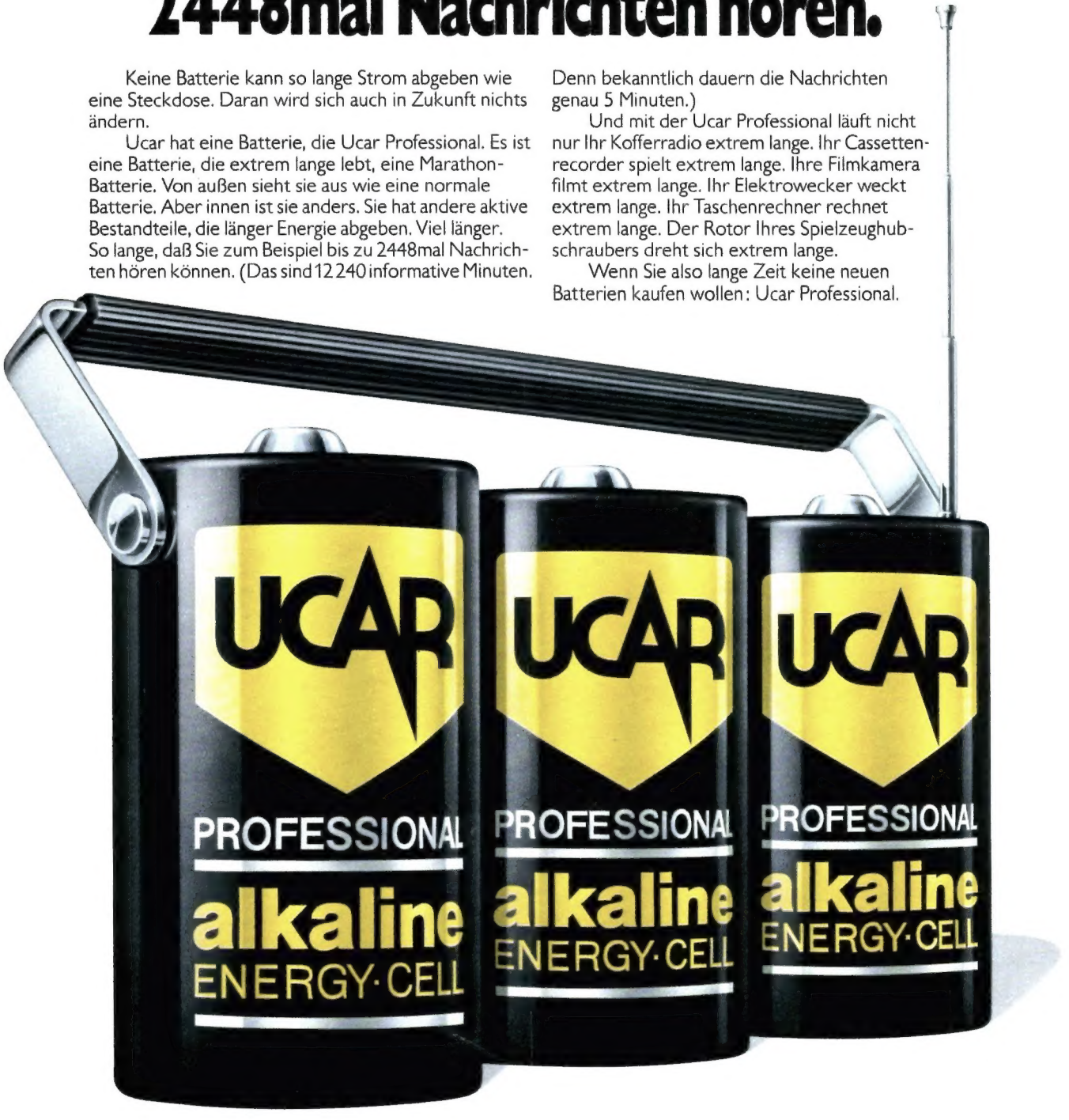
Die Marathon-Batterie für Kofferradios. Damit kann man bis zu 2448mal Nachrichten hören.

Keine Batterie kann so lange Strom abgeben wie eine Steckdose. Daran wird sich auch in Zukunft nichts ändern.

Ucar hat eine Batterie, die Ucar Professional. Es ist eine Batterie, die extrem lange lebt, eine Marathon-Batterie. Von außen sieht sie aus wie eine normale Batterie. Aber innen ist sie anders. Sie hat andere aktive Bestandteile, die länger Energie abgeben. Viel länger. So lange, daß Sie zum Beispiel bis zu 2448mal Nachrichten hören können. (Das sind 12 240 informative Minuten. Denn bekanntlich dauern die Nachrichten genau 5 Minuten.)

Und mit der Ucar Professional läuft nicht nur Ihr Kofferradio extrem lange. Ihr Cassettenrecorder spielt extrem lange. Ihre Filmkamera filmt extrem lange. Ihr Elektrowecker weckt extrem lange. Ihr Taschenrechner rechnet extrem lange. Der Rotor Ihres Spielzeughubschraubers dreht sich extrem lange.

Wenn Sie also lange Zeit keine neuen Batterien kaufen wollen: Ucar Professional.



Ucar Professional, die Marathon-Batterie. Fast schon wie Strom aus der Steckdose.

Y&R

Warum die Japaner warten

Ferdinand Simoneit

Zehn Tage reiste ich durch Japan und fragte Automobilbosse, -verbandsfunktionäre und -journalisten: Was planen die japanischen Automobilfirmen in der Bundesrepublik? Welche Stückzahlen wollen sie erreichen? Auf welchen Marktanteil wollen sie kommen? Hier, bei uns, können sie mit Erfolgen ja nicht aufwarten – das ist eigentlich erstaunlich, denn mit Kameras, Hifi-Anlagen und Motorrädern lehren sie seit Jahren die deutschen Wettbewerber das Fürchten. Die Angst vor der gelben Gefahr sitzt knochentief in Deutschlands Wirtschaft. Auch Deutschlands Automobilfirmen haben nichts zu lachen, wenn sie im Ausland – irgendwo in der Welt – auf die Konkurrenten aus Japan treffen. Schon vor Jahren hat die japanische Autoindustrie die deutsche von Platz zwei in der Weltproduktion verdrängt und seitdem ihren Vorsprung deutlich ausgebaut. Der Corolla des japanischen Autoriesen Toyota ist mittlerweile – nach der erzwungenen Abdankung des Käfers – das meistgebaute Automodell der Welt. In Australien schlug Japans Nummer zwei, die Firma Nissan, auf dem offenen Markt so zu, daß Deutschlands Nummer eins, das Volkswagenwerk, in die Knie ging und sein Werk an Nissan verkaufen mußte. Und schließlich: Auf dem größten Automarkt der Welt, in den USA, verkaufen die Japaner heutzutage jährlich an die 700 000 Autos, mehr als die Deutschen.

Die Frage drängt sich auf: Warum reüssieren die Japaner nicht auf dem deutschen Automarkt? Sie schlagen die Deutschen im eigenen Land mit Kameras, Unterhaltungselektronik und Motorrädern, sie graben ihnen auf dem Weltmarkt auch mit Autos das Wasser ab – nur auf dem deutschen Binnenmarkt kriegen sie mit ihren Autos keinen Stich. Japans Autokonzerne verkaufen bei uns jährlich rund 30 000 Wagen, ihr Marktanteil liegt bei 1,7 Prozent, Japans Riese Toyota kommt auf ganze 0,42 Prozent – weniger als die Russen allein mit ihrer Fiat-Imitation Lada geschafft haben. Es ist noch nicht lange her, da versprachen die deutschen Verkäufer der japanischen Autofirmen, sie würden schnell auf einen Marktanteil von drei Prozent hochrutschen. Davon sind sie immer noch meilenweit entfernt. Sie sind ganz offensichtlich abgeschlagen – aber endgültig und für immer?

Ich fragte Seisi Kato, Präsident der Toyota Motor Sales: „Was planen Sie für das Jahr 1980 in der Bundesrepublik?" Der einstige Seeoffizier versicherte: „Darüber haben wir noch keine Vorstellungen." Beim Autoverkauf in der Europäischen Gemeinschaft habe es Toyota gar nicht eilig. Ich fragte Eiji Toyoda, Präsident von Toyota Motor und Nachkomme der Gründerfamilie; er antwortete: „Wir betrachten den deutschen Markt mit großer Gelassenheit. Über einen Marktanteil haben wir noch keine klare Ansicht." Immer lächelten sie, die Herren, benutzten Worte, um ihre Gedanken zu verbergen. Was nun planen die Japaner wirklich? Warum warten sie, worauf warten Sie?

Toyota-Chef S. Kato

Sie wollen keinen Angriff auf die Deutschen in Deutschland, weil sie sich mit Mercedes, BMW und Porsche – zum Beispiel – nicht vergleichen wollen. Sie greifen da an, wo die Deutschen nicht an der Front sind: In Finnland, Belgien, in Ostafrika, an der US-Westküste. Den Angriff auf die Deutschen in Deutschland halten sie für Energievergeudung. Sie warten – wenn man aus allen Informationen ein Mosaik zusammenfügt – in Deutschland auf die Stunde X: auf die Einführung des Tempolimits auf den Autobahnen. Dann, so meinen sie, wird es keine Ansprüche an hochgezüchtete Automobiltechnik mehr geben, sondern das problemlose Alltagsauto wird gefragt sein. Kommt die Stunde der Japaner? Geht ihre Spekulation auf?

Großer Sonderteil: Alles über BMW

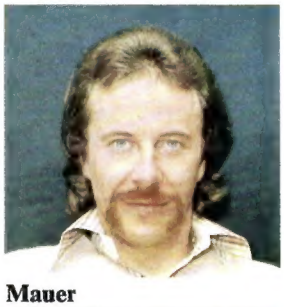
Westrup

Hack

Luckner

Brodbeck

Simsa


Mauer

Richarz

Seufert

Rettenmayr

Simoneit, v. Kuenheim, Hack

Eine umfangreiche Dokumentation über BMW steht im Mittelpunkt des Hefts. Sieben Autoren informieren über Geschichte und Geschäfte der traditionsreichen weißblauen Marke, über Modelle und Motoren, über Manager, Motorsport und Motorräder; Fotograf Hans Peter Seufert lieferte die Illustrationen, Chefgrafiker Robert Rettenmayr brachte das Ganze in Form. Über die Zukunftspläne der Bayern sprachen Ferdinand Simoneit und Gert Hack mit BMW-Chef Eberhard v. Kuenheim. **Seite 32**

Editorial
Warum die Japaner warten. 3

Leserbriefe 24

Impressum 28

auto motor und sport
Die Mannschaft (13). 30

Der Zauberer
André Citroens Glanz und Sturz. 93

Vorschau 184

Car-toon 186

Magazin

Nachrichten 6

Weißer Riese
Automobilstudie des Designers Colani: ein 7,40 Meter langer Zweisitzer mit Kunststoff-Karosserie und Achtzylinder-Motor. 8

Chaos im Nebel
Ein typischer Autobahn-Unfall. 11

Princess für Deutschland
Modelle und Preise. 12

Großes Los
Denkspiel mit Auto-Verlosung. 13

Gesucht: das originellste Auto
Beispiel eins zum Leserwettbewerb: Brüggemann-Mini. 14

Rechts-Splitter
Aktuelle Urteile: Versicherungsbetrug und Fahren bei Dunkelheit. 15

Verkehr in Grenzen
Die DDR-Transitstrecken nach Berlin. 16

Der Diplomat
Auto-Chef bei Volvo: Robert Dethorey. 18

Busch-Sammelsurium
Renault NN 1927. 20

Test und Technik

Alles über BMW 32

Es begann mit Flugmaschinen
Die Geschichte der Bayerischen Motoren Werke. 34

Nicht nur gute Zeiten
20 Jahre BMW in Zahlen. 38

Das Programm
Modelle und Preise. 40

Nicht alle in der Reihe
BMW-Motoren: vom Stern bis zum Boxer. 43

Der Erfolg heiligt die Mittel
BMW Motorsport GmbH: Pisten-Politik nach Art des Hauses. 44

Die Weichensteller
Bedeutende Männer der BMW-Geschichte. 46

Von der Isetta zur Fünfer-Reihe
20 Jahre BMW in auto motor und sport: von 1955 bis 1975. 50

Geschichts-Silo mit Multivision
Das BMW-Museum simuliert eine Straße in die Vergangenheit. 54

Ein halbes Jahrhundert Boxermotoren
Wie eine Motorrad-Konzeption über 50 Jahre alt wurde. 56

„Vier Grundmodelle fürs nächste Jahrzehnt“
Interview mit BMW-Chef Eberhard v. Kuenheim über die Pläne für die 80er Jahre. 60

Preußen-Garde
Der BMW-Vorstand. 64

Nachrichten aus der Technik 69

Benzin als Drucksache
Der lange Weg zum Erfolg der Benzineinspritzung. 72

Serie des Gesetzes
Fahrbericht Fiat Abarth 131 rallye: in begrenzter Stückzahl gebauter Wettbewerbswagen. 86

Waldmeister
Kurztest VW 181: Wolfsburgs Mehrzweckwagen mit mehr Hubraum und neuer Hinterachse. 96

Vom Kapitän zum Diplomat
Wie der große Opel Kunden gewann und verlor. 104

Großformat
Test Ford Granada 2.6 GLS Turnier: geräumiger Kombi mit sportlicher Note. 112

Ratgeber

Immer feste druff?
Einfahren – wichtiger Abschnitt im Leben eines Autos. 120

Im Namen des Volkes
Verkehrsurteile deutscher Gerichte. 128

Reifezeugnis
Ratschläge für Gebrauchtwagenkäufer: Renault 16. 132

Fünfer-Rot
Ärger mit der Werkstatt: Schiedsstellen können helfen. 134

Unterhaltung

Und er bewegt sich doch
Tagebuch eines Kleinwagenfahrers: Wie man sich als Zwerg im Straßenverkehr fühlt. 138

Über den Gaumen gepeilt
Tip für Autofahrer unterwegs: der Heimathof in Melle. 141

Die teuren Mädchen
Eine Kalenderserie wurde zum begehrten Sammlerobjekt. 142

Männersachen
Vom Flipper bis zur Traummaschine. 144

Als die Räder laufen lernten
Folge 4: Damenwahl. 146

Stereo fürs Handschuhfach
Drei ausgewählte Cassetten. 148

Sport

Die Jagd nach dem Geld
Was Grand Prix-Fahrer verdienen. 150

Emanzipation mit 850 PS
Erstmals startete bei einem amerikanischen USAC-Rennen eine Frau. 154

Die Zeitnehmerin
Michèle Dubosc: eine Dame im rauhen Grand Prix-Geschäft. 156

Sport-Nachrichten 177

Das Glück und sein Preis
Was die Safari-Rallye kostet. 178

Für Frischluft und Freizeit: VW 181

Man kann das Dach öffnen, die Seitenscheiben entfernen, die Türen aushängen und sogar die Windschutzscheibe umklappen: Der VW 181 ist ein konsequent offenes Auto. Was Wolfsburgs Mehrzweckwagen, der durch mehr Hubraum und eine neue Hinterachse aufgewertet wurde, sonst noch zu bieten hat, schildert Clauspeter Becker in einem Test auf **Seite 96.**

VW 181

Der Exzentrische

L'Aiglon-Haube

Ein 7,40 Meter langer Zweisitzer namens „L'Aiglon“ war optischer Mittelpunkt des Genfer Salons. Klaus Westrup beschreibt die exzentrische Studie des Designers Colani. **Seite 8**

Der Praktische

Turnier-Heck

Der Ford Granada 2.6 GLS Turnier präsentiert sich als geräumiger Kombiwagen mit sportlicher Note. Helmut Eicker prüfte die Qualitäten des praktischen Sechszylinders. **Seite 112**

Für Straße und Piste: Fiat Abarth 131 Rally

Fiat setzt weiter auf den Sport: Nach dem für Rallyezwecke präparierten 124 Spider verdankt auch dessen Nachfolger, der Abarth 131 Rally, sein Entstehen dem Sportgesetz. 400 Einheiten des 140 PS-Vierventilers waren erforderlich, um ihn in Rallyes einsetzen zu können, 350 wurden für den Privatgebrauch in Italien verkauft. Erste Fahreindrücke schildert Karl Mauer auf **Seite 86.**

Fiat Abarth 131 Rally

Nachrichten

Italiens Autobahnen für Touristen billiger

Zu einem Preis, für den sonst nur Zweiräder auf Italiens privaten Autostradas rollen dürfen, können deutsche Reisende im Sommer das Verkehrschaos italienischer Kleinstädte umgehen. Denn fremde Autofahrer können ab Mai mehr als 50 Prozent der sonst verlangten Autobahngebühren sparen, wenn sie den besonders günstigen „Motorradtarif" wählen. Lediglich auf einigen Teilstrecken wird noch die volle Gebühr verlangt.

Abgastest für alle

Ab 21. Juni 1976 werden auch solche Autos bei der fälligen TÜV-Untersuchung einem Abgastest unterworfen, die vor 1970 produziert worden sind. Bisher mußten nur neuere Fahrzeuge diese Prüfung über sich ergehen lassen. Im Zweifelsfall empfiehlt sich eine Untersuchung des Motors vor dem gesetzlich vorgeschriebenen Gang zum TÜV. Obergrenze des zulässigen Kohlenmonoxyd-Gehalts im Abgas: 4,5 Volumen-Prozent.

Schlechter Sprit an deutschen Zapfsäulen

Etwa fünf Prozent des in der Bundesrepublik angebotenen Superbenzins ist von so schlechter Qualität, daß bereits nach einer scharfen Fahrt über 150 Kilometer irreparable Motorschäden auftreten können. Das Bundesinnenministerium, das an zahlreichen Tankstellen Stichproben entnehmen ließ, hat inzwischen die betroffenen Mineralölfirmen vor dem weiteren Verkauf des Sprits gewarnt. Statt der vorgeschriebenen Oktanzahl von 88 wiesen die untersuchten Benzinproben der namentlich nicht genannten Firmen lediglich zwischen 85 und 82 Oktan auf.

Auto im Fernsehen

USA 200
Detroit: Metropole des Automobils.
Mittwoch, 21. April, 20.15 Uhr. (ARD)

Kinder im Verkehr
Richtiges Verhalten an Kreuzungen und Ampeln.
Sonntag, 25. April, 14.45 Uhr. (ZDF)

PS (1)
Der neue Wagen.
Sonntag, 25. April, 15.30 Uhr. (ARD)

Kinder im Verkehr
Gefahren beim Spielen auf der Straße und an Haltestellen.
Sonntag, 2. Mai, 14.40 Uhr. (ZDF)

PS (2)
Auf Kleingedrucktes achten.
Sonntag, 2. Mai, 15.30 Uhr (ARD)

Die Sport-Reportage
Formel 1-Rennen. Großer Preis von Spanien in Madrid.
Sonntag, 2. Mai, 17.02 Uhr. (ZDF)

Die Sportschau
Motorrad: WM-Läufe auf dem Salzburg-Ring.
Sonntag, 2. Mai, 18.33 Uhr. (ARD)

Los Angeles: Anhalter gesucht

Seit die Autobahn-Verwaltung von Los Angeles in den USA nur noch Autos mit mindestens drei Insassen an Bord auf die besonders zügig zu befahrene Innenbahn der Santa Monica Highways läßt, sind Anhalter gesuchte Leute. Wer alleine fährt, muß eine andere Fahrspur benutzen und kommt wesentlich langsamer voran. Zweck des Versuchs ist es, den Pendlern einen Anreiz für die Bildung von Fahrgemeinschaften zu geben. Inzwischen werden von cleveren Agenturen bereits Studenten vermittelt, die eiligen Autofahrern tagtäglich als zeitsparende Mitfahrer zur Verfügung stehen. Der Wochenlohn für die geruhsame Arbeit beträgt in der Regel 7,50 Dollar.

Rolls-Royce: viel verdient

Mit knapp 400 Millionen Mark Umsatz erwirtschaftete Rolls-Royce, britischer Produzent der besten Autos der Welt (Rolls-Royce-Werbung) einen Gewinn von 29 Millionen Mark vor Abzug der Steuern. Den größten Teil des Profits erzielten die Autobauer aus der Grafschaft Chesire allerdings jenseits der britischen Landesgrenzen. Fast zwei Drittel der Rolls-Royce-Autos, auf deren Auslieferung die Käufer zwei und mehr Jahre warten mußten, gingen ins Ausland.

Rolls-Royce-Preise (Grundmodelle ohne Extras):

Silver Shadow	123 987,–
Silver Shadow mit langem Radstand ohne Chauffeur-Abteil	142 968,–
Silver Shadow mit langem Radstand mit Chauffeur-Abteil	147 630,–
Corniche Saloon	167 388,–
Corniche Convertible	177 933,–
Camargue	220 557,–
Phantom VI	auf Anfrage

„Als Sonderausstattung können die Gentlemen als Fensterheber mitgeliefert werden!"

Prämien-Rückzahlung

Bis zu 35 Prozent des 1975 von Autofahrern bezahlten Versicherungsbeitrages will die Provinzial-Versicherung zurückvergüten. Ein beim Bundesaufsichtsamt bereits vorgelegter Antrag sieht vor, daß Provinzial-Haftpflichtversicherte (bei neun und mehr schadensfreien Jahren) bis zu 20 Prozent ihrer Prämie erstattet bekommen. Auch an Vollkasko-Kunden sollen 20 Prozent, für Insassen-Versicherungen gar 35 Prozent der bezahlten Prämie zurückbezahlt werden.

Hertz verkauft Gebrauchtwagen mit Garantie

In München und Frankfurt und demnächst auch in Berlin, Düsseldorf und Hamburg will Hertz, weltweit führendes Unternehmen der Mietwagenbranche, seine ausrangierten Leihautos als Gebrauchtwagen verkaufen. Die Fahrzeuge haben selten einen höheren Kilometerstand als 28 000 km, sind meist nur neun Monate alt und stammen hauptsächlich von Ford, Opel, BMW, Mercedes und Volkswagen. Jedem Käufer bietet Hertz eine Garantie von zwölf Monaten oder 12 000 Kilometern. Kostenloser Zusatzservice: eine einjährige AvD-Mitgliedschaft mit Schutzbrief.

Reparaturkosten-Versicherung bei Fiat

Eine Reparaturkosten-Versicherung, die sich auf alle Fiat-Modelle erstreckt und Reparaturen an mechanischen Teilen (Motor, Getriebe) umfaßt, bietet die Deutsche Fiat AG seit dem 1. April 1976 an.

VW-Junior-Cup

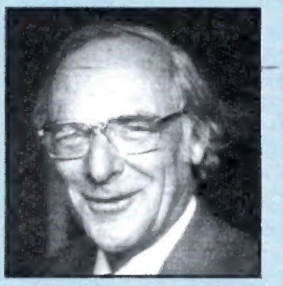
Im rennmäßigen Fahren ihrer Wettbewerbs-Scirocco übten sich die 50 Teilnehmer des VW-Junior-Cup während eines Fahrerlehrganges auf dem Hockenheimring. Unter fachmännischer Anleitung von Rennfahrer Graf Freddy Kottulinsky wurden die Nachwuchs-Rennfahrer in die Feinheiten des Motorsports eingeweiht. Die Cup-Autos, die an verschiedenen Stellen plombiert sind, um unerlaubtes Schnellermachen zu vermeiden, liegen leistungsmäßig alle auf dem gleichen Niveau: etwa 110 PS.

Personalien

Im Renntempo unter die Haube: Ehepaar Lauda

Niki Lauda, 26, 1975 Automobil-Weltmeister auf Ferrari, hat den Bund fürs Leben geschlossen. Nur wenige Monate nach Beendigung der siebenjährigen Liaison mit der Baronesse Mariella von Reininghaus gab der Österreicher dem 26jährigen Fotomodell Marlene Knaus das Ja-Wort. Unter sorgfältiger Geheimhaltung wurde das Paar bereits am 11. März im niederösterreichischen Wienerneustadt getraut.

Peter Morgan, 57, Hersteller knallharter Roadster im Stil der 30er Jahre, fährt privat einen Ferrari 365 GT 4 2+2. Wer das seltsam findet, erfährt von Morgan: „Ein Morgan sollte immer ein Zweitwagen sein, und schließlich ist der Ferrari das zweitbeste Auto der Welt — natürlich nach dem Morgan."



Peter Morgan

Ernst Fuhrmann, 57, Porsche-Generaldirektor und Besitzer eines geräumigen Bungalows auf der Reichertshalde in Ludwigsburg, betreibt auch mit Alt-Kunden der Zuffenhausener Sportwagenschmiede Kontaktpflege. Sein Nachbar, ein schwäbisches Bäuerle, das alljährlich mit seinem 15 Jahre alten Porsche-Traktor auf dem benachbarten Grundstück ackert, forderte von Fuhrmann eine Änderung des Produktionsprogramms. Klagte der Landwirt: „Heret Se doch endlich uff mit ihre Schportwäge ond bauet Se liebr ebbes Rechts. Worom machet Se oigendlich net wiedr Tragdoore?"

Porsche-Fuhrmann, Porsche-Traktor

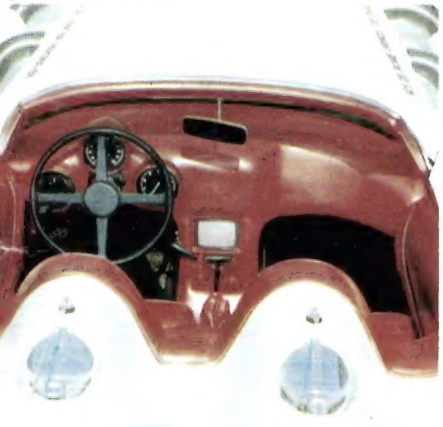
Colani-Stilelemente bei der Studie „L'Aiglon": Kunststoff-Nostalgie an Front- und Heckpartie, rotes Leder im Cockpit, eine Kühler-

Weißer Riese

Automobilstudie des Designers Colani: ein 7,40 Meter langer Zweisitzer mit Kunststoff-Karosserie und Achtzylinder-Motor.

Von Klaus Westrup

igur aus Bronze



Fotos: Seufert

Wie viele Zylinder hat denn der?" fragte ein bärtiger junger Mann, als er der neuesten Styling-Schöpfung von Luigi Colani ansichtig wurde. „Die jüngsten Schätzungen liegen bei etwa 16", witzelte darauf Victor Colani, Bruder des Meisters, der das Siebeneinhalbmeter-Auto für auto motor und sport vor herrschaftliche Kulisse in einen Innenhof des Ludwigsburger Schlosses transportiert hatte.

Die Frage des Bärtigen schien ebenso berechtigt wie die Reaktion einer schwäbischen Hausfrau, der das automobile Unikum namens „L'Aiglon" offensichtlich nicht kompakt genug war: „Der paßt ja in keine Parklücke."

Das tut er in der Tat nicht. Aber dafür wurde das Polyester-Gebilde, dessen Radstand sein Schöpfer mit „circa vier Meter" beziffert, auch gar nicht gebaut. Wofür also dann?

Ein Nummernschild mit der Zahl 1940 an der Frontpartie weist Weg und Richtung. „Wenn es keinen Zweiten Weltkrieg gegeben hätte", sagt L'Aiglon-Vater Colani, „dann hätten sich Autos stilistisch in dieser Art entwikkeln können." L'Aiglon heißt „der Adler" und nimmt, in Form einer Kühlerfigur, am Colani-Traumwagen Gestalt an. Die flügellahm wirkende Figur – Sinnbild eines Napoleon-Sohnes, der L'Aiglon genannt wurde – hat der Macher eigenhändig modelliert. Zeitaufwand mit Pausen: ein rundes Vierteljahr.

Das übrige Auto, das nicht nur unendlich lang, sondern ebenfalls extrem breit (2,25 Meter) und ziemlich schwer (1,4 Tonnen) geriet, hatte bis zu seinem vielbeachteten Debüt auf dem diesjährigen Genfer Salon eine längere Reifezeit notwendig. Schon vor drei Jahren wurde mit den ersten Arbeiten begonnen, wobei – im weiteren Verlauf – besondere Kunststücke in der Verarbeitung großer Polyesterflächen geleistet werden mußten.

Auch die Verlängerung der Opel Diplomat-Bodengruppe erwies sich für das in einem gemieteten 42-Zimmer-Schloß im Westfälischen werkelnde Colani-Team als harter Brocken. Das Fahrgestell trägt einen weit vorn placierten Motor, der nicht ungefähr 16 Zylinder hat, sondern genau acht. Es handelt sich um ein Diplomat V8-Triebwerk, das über eine Vollautomatik die Hinterräder antreibt und zwischen sich und der Spritzwand so viel Platz freihält, daß an dieser Stelle mindestens noch einmal dasselbe Platz fände. L'Aiglon verfügt also auch über eine Knautschzone – nur liegt sie hinter dem Motor.

Der Traum in Plastik und Leder läuft sogar, mit einem

Weißer Riese

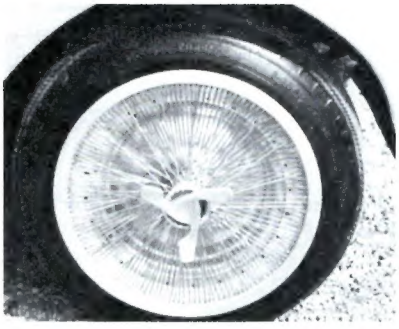
sympathischen Achtzylinder-Geräusch. Und wenn die Sonne von schräg oben kommt, dann hilft sie mit, Form und Dekor im rechten Licht erscheinen zu lassen. Die gewaltigen Kotflügel scheinen dann noch mehr aus der Karosse herauszuwuchern, als sie es ohnehin schon tun, und in den Rädern fängt sich das Licht. Kein Wunder: Die aus Silberstahl bestehenden Speichen sind nicht nur vergoldet, sondern auch zahlreich. Victor Colani, der die Räder machte, kann sich an rund 300 Exemplare erinnern. Er baute auch den Rahmen für die Windschutzscheibe und wird seitdem schwarze Ränder unter den Fingernägeln nicht mehr los. Denn das Gebilde wurde eigenhändig aus Zinn gegossen.

Dahinter finden sich feinste Lederbezüge, aus denen ein großes Vierspeichenlenkrad herauswächst. Ein festes Dach sparte sich Stylist Colani ebenso wie ein Falt-Verdeck – beides hätte die Linienführung zu sehr gestört. So wuchs L'Aiglon zu einem weiteren Superlativ: Er ist das längste Cabrio auf dieser Welt.

Daß das im Auffälligkeitsgrad sicher noch über einem Bugatti Royale rangierende Ausstellungsstück eines Tages in Serie geht, braucht man freilich weder zu hoffen noch zu fürchten. Colani, enfant terrible unter den Stylisten, will mit dem Einzelstück nur auf sich aufmerksam machen und die Autowelt, deren Erzeugnisse dem Künstler längst zu uniform geworden sind, wachrütteln.

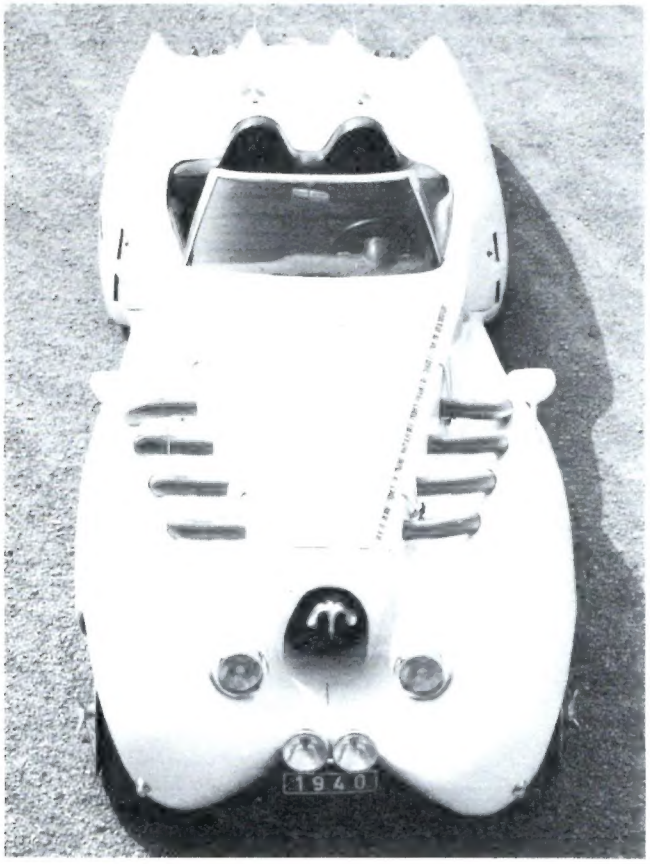
Diesen Zweck hat der „Oldtimer", wie das Ungetüm von der siebenköpfigen Colani-Crew genannt wird, mit Sicherheit erfüllt. Und er läßt sich außerdem zu barer Münze machen; Werbeagenturen wollen den Zweisitzer mieten, und auf dem Genfer Automobilsalon zeigte sich ein Schweizer Brauereibesitzer gar kaufwillig. Er wollte ihn, zum Preis von knapp 200 000 Mark, seiner Frau schenken.

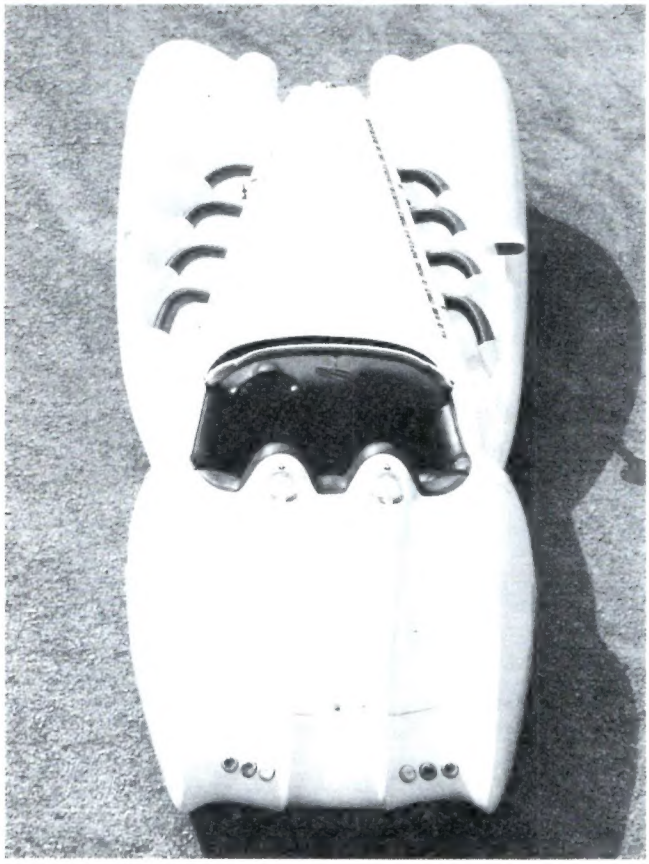
Doch L'Aiglon-Erbauer Colani wehrte ab. Er möchte den langen Lulatsch lieber behalten.



Die Speichenräder wurden vergoldet. Hinter den Passagierköpfen: zwei verchromte Tankeinfüllstutzen.

Eindrucksvolle Proportionen von vorne und von hinten. Die Auspuffrohre sind Attrappen, denn nur die Schau zählte.





Die Teilnahmebedingungen

Am auto motor und sport-Wettbewerb kann sich jeder Besitzer eines Wagens beteiligen, der durch Veränderung von Technik, Ausstattung oder Lackierung gegenüber der Serienfertigung Originalität erlangt hat.
Teilnehmer senden bis spätestens 5. Juli 1976 (Datum des Poststempels) Beschreibung und Farbfoto ihres Autos an die

Redaktion auto motor und sport
Aktion: „Gesucht: das originellste Auto"
Postfach 1042
7000 Stuttgart 1

Auf jeder Einsendung muß eine Telefonnummer angegeben sein, unter der der Absender erreichbar ist.

Die Jury

In Heft 17 (Erscheinungsdatum 11. August) wird auto motor und sport den Lesern die lustigsten und anspruchsvollsten Beispiele präsentieren. Eine Vorauswahl nach konstruktiven, funktionellen und künstlerischen Gesichtspunkten wird eine Dreier-Jury treffen, der Audi-Konstrukteur Dr. h. c. Ludwig Kraus, Formel 1-Rennfahrer Jochen Mass und auto motor und sport-Chefgrafiker Robert Rettenmayr, 49, angehören.

Die Preise

1. Preis für das von den Lesern gewählte originellste Auto: ein „Gangster"-Citroen 11 CV, Baujahr 1952, zugelassen, im Wert von 13 000 Mark.

2. Preis: Eine Woche Acapulco für zwei Personen ab Frankfurt.

3. bis 6. Preis: Je eine Wochenend-Luxuskreuzfahrt Travemünde—Kopenhagen—Travemünde für zwei Personen einschließlich 100 Mark Taschengeld pro Person sowie An- und Rückreise mit der Bundesbahn erster Klasse.

7. Preis: Sansui-Plattenspieler SR 212.

8. bis 10. Preis: Je ein Blaupunkt-Kofferradio „Skipper".

11. bis 100. Preis: Je drei Dosen Strip-Spray-Lack (abwaschbar) von Dupli-Color.

Die Gewinne können nicht in Bargeld umgetauscht werden. Der Rechtsweg bei der Preisverteilung ist ausgeschlossen.

Rechts-Splitter

Aktuelle Urteile: Versicherungsbetrug und Fahren bei Dunkelheit.

Bernd Splitter, Jurist in München, kommentiert für auto motor und sport interessante Urteile deutscher Gerichte.

Ein Versicherungsnehmer, der den Kaufpreis eines unfallbeschädigten Autos bewußt mit einem überhöhten Betrag angibt, um eine höhere Entschädigung vom Versicherer zu erhalten, verletzt seine Aufklärungspflicht (Bundesgerichtshof Az IV ZR 112/73 v. 28.5.75).

Dieser Urteilstenor klingt zunächst verhältnismäßig mild. Dahinter steht jedoch eine für den Betroffenen bittere Erfahrung. Die Richter befanden nämlich, daß bei einer Mogelei der Versicherung gegenüber nicht nur der entsprechende Teil, sondern der gesamte Versicherungsschutz verlorengeht.

Der Autofahrer hatte bei einem Totalschaden seines erst zwei Monate alten, vollkaskoversicherten Wagen seiner Versicherung verschwiegen, daß es sich um einen Vorführwagen handelte, für den er statt 34 300 nur 31 140 Mark bezahlt hatte. Das höchste deutsche Zivilgericht belehrte ihn nun, daß dies zur vorsätzlichen Verletzung der vertraglich vereinbarten Aufklärungspflicht zähle, die zum Verlust der gesamten Deckungssumme führe.

Auch bei Benutzung der Autobahn zur Nachtzeit hat der Fahrer seine Geschwindigkeit so einzurichten, daß er vor einem auf der Fahrbahn liegenden, unbeleuchteten Hindernis rechtzeitig anhalten kann (LG Dortmund, Az 15 0 273/74 v. 15. 1. 1975).

Ein Lastwagen hatte nachts auf der Autobahn einige Reifen verloren, auf die ein nachfolgender Autofahrer auffuhr. Dieser mußte sich vor Gericht belehren lassen, auch auf der Autobahn dürfe nur so schnell gefahren werden, daß innerhalb des Bereichs des Abblendlichts angehalten werden kann. Nach dem Richterspruch ist sogar die Richtgeschwindigkeit 130 km/h entschieden zu hoch.

Sind die Rücklichter des Vorausfahrenden nicht sichtbar, so bedeutet dies bei einer Reichweite der Scheinwerfer von 70 bis 115 Meter, daß höchstens etwa 100 km/h zulässig sind. Weil der Autofahrer aber 120 km/h gefahren war, als er mit den Reifen kollidierte, bekam er nur zwei Drittel seines nicht unbeträchtlichen Schadens ersetzt. Die richterliche Begründung: „Ein Kraftfahrer muß damit rechnen, daß nachts auf der Autobahn plötzlich ein unbeleuchtetes Hindernis auftaucht.

Verkehr in Grenzen

Die DDR-Transitstrecken nach Berlin: überaltert und gefährlich.

Wer Berlin mit dem Auto ansteuert, muß zuvor das Gebiet der DDR passieren. Trotz umständlicher Grenzformalitäten wurden 1973 auf den Transitstrecken zwischen Berlin und der Bundesrepublik 3,5 Millionen Autos gezählt, 1974 waren es 3,67 Millionen, und 1975 bewältigten fast zwei Millionen bundesdeutsche Fahrer die vorgeschriebenen Routen durch die DDR.

Für die Staatskasse der DDR entwickelte sich der Reisetrieb der Bundesdeutschen zu einem lukrativen Geschäft. Immerhin wird die Bundesrepublik von 1976 bis 1979 stattliche 400 Millionen Mark Transitpauschale für die kostenpflichtige Durchquerung der DDR bezahlen, die sich damit das lästige Abkassieren des einzelnen Autofahrers erspart.

Mit der bargeldlosen Durchfahrt an den DDR-Schleusen erschöpfen sich freilich die Annehmlichkeiten. Seit die in Ost-Berlin residierenden DDR-Behörden 1968 den Paß- und Visumzwang für alle Bundesbürger einführten, sind die vier mit dem Auto zu passierenden Grenzübergänge nur noch mit gültigem Paß und reichlichem Zeitaufwand zu bewältigen.

Wer nur einen Personalausweis vorzeigen kann, wird kräftig zur Kasse gebeten. Eine Identitätsbescheinigung kostet zehn Mark, ein Paßbild-Automat liefert gegen harte D-Mark die nötigen Fotos. Die halbstündige Prozedur wiederholt sich bei der Rückreise – der Ausweis gilt nur für eine Fahrt.

Kontrollen der Autos sind nach dem Transit-Abkommen nicht üblich. Außer Waffen, Sprengstoff, Gift und ähnlich gefährlichen Dingen kann und darf alles mitgeführt werden.

Wer den zeitraubenden Papierkrieg überstanden hat, muß je nach Lage des DDR-Grenzübergangs zwischen knapp zwei und rund fünf Stunden Fahrzeit nach Berlin vorsehen. Was unterwegs zu beachten ist und in welchem Zustand die Transitstrecken sind, untersuchte auto motor und sport.

Als Problemstrecke Nummer eins im Transitverkehr gilt die Uralt-Piste von dem im Norden gelegenen Übergang Lauenburg nach Berlin. Die strapaziöse Fahrt über die 225 Kilometer lange Landstraße, die sich durch 31 Ortschaften schlängelt, dauerte, als ein auto motor und sport-Team die Strecke abfuhr, vier Stunden und 20 Minuten.

DDR-Grenzübergang Hof: Fernsehkamera über dem „Herzlich Willkommen"-Schild

Neben dem starken Transit-Schwerlastverkehr sorgen landwirtschaftliche Fahrzeuge und viele Militärkolonnen dafür, daß die Durchschnittsgeschwindigkeiten niedrig sind. Auf DDR-Landstraßen ist die Höchstgeschwindigkeit auf 90 km/h begrenzt, und es ist ratsam, dieses Limit auch einzuhalten. Die Volkspolizei ist allgegenwärtig und postiert sich vorzugsweise dort, wo bundesdeutsche Reisende aus Unkenntnis zu zügig fahren. Beispielsweise an Bahnübergängen, wo ab der dritten Warnbake Tempo 30 Vorschrift ist und zudem ein generelles Überholverbot besteht.

Die Strafen, zu zahlen in D-Mark, sind empfindlich hoch und reichen je nach Fall und Polizist von zehn bis 150 Mark. Gnadenlos verfahren die Volkspolizisten mit Alkoholsündern (in der DDR gilt generelles Alkoholverbot am Steuer), die mit Strafen von 1000 Mark rechnen müssen.

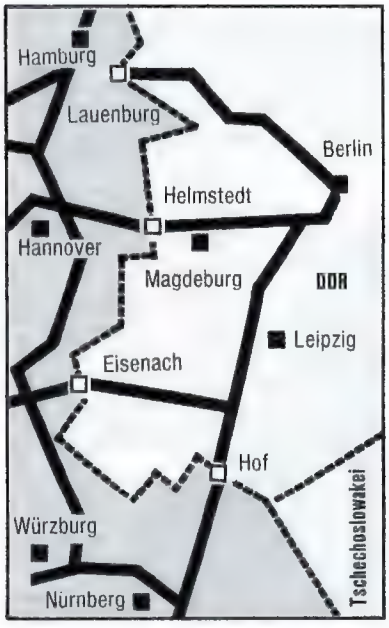
Von hinreichender Verkehrssicherheit kann nicht die Rede sein. Obwohl ein starker Schneesturm bei der auto motor und sport-Fahrt für geringe Sichtweiten sorgte, ließen sich nur Transitreisende früh genug ausmachen – die ansonsten sehr korrekt fahrenden DDR-Bürger steuerten ihre Trabant und Wartburg bei schlechtester Sicht durchweg ohne Licht.

Respekt flößen auch die unmittelbar am Straßenrand placierten Bäume ein, die in dichter Reihenfolge stehen und jedes Ausweichmanöver zu einem fast todsicheren Unterfangen werden lassen.

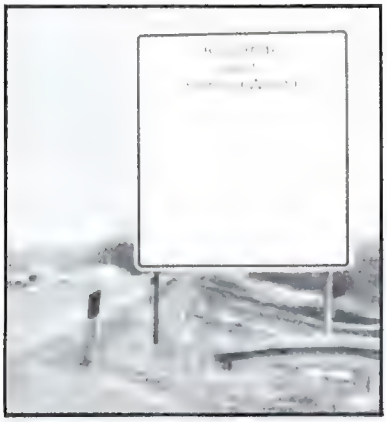
Behutsamer Umgang mit dem Gaspedal empfiehlt sich auch in Ortschaften. Die Straßen bestehen durchweg aus Kopfsteinpflaster, das bei Nässe tückisch glatt wird.

Die längst nötige Autobahn von Hamburg nach Berlin, durch die sich die Fahrzeit um die Hälfte reduzieren würde, läßt noch lange auf sich warten. Nachdem die Baukosten für die seit 1937 geplante Schnellstrecke auf nunmehr zwei Milliarden Mark geschätzt wurden, zogen sich die Bundesrepublik und die DDR schleunigst auf unbestimmte Zeit vom Verhandlungstisch zurück.

Erneuert wird inzwischen die Autobahn zwischen Berlin und Helmstedt, die als wichtigste Transitstrecke gilt. Die Renovierung der 175 km langen Schmalspurbahn, die man in knapp zwei Stunden abfahren kann, kostet rund 420 Millionen Mark –



Die vorgeschriebenen DDR-Transitstrecken von der Bundesrepublik nach West-Berlin: Autobahnen bei den Grenzübergängen Hof, Eisenach und Helmstedt, Landstraße bei Lauenburg.



Hinweisschild bei Helmstedt

DDR-Autobahn: Birken auf dem Mittelstreifen

DDR-Landstraße nach Berlin: strapaziöse Uralt-Piste

Fotos: Thoma, dpa

DDR-Transitstrecken

65 Prozent davon bezahlt die Bundesrepublik.

Wer sich am Berliner Übergang Dreilinden in die Autobahn nach Helmstedt einfädelt, wird mit Ungewohntem konfrontiert. Auf der gesamten Straße fehlen Leitplanken, die Beschilderung ist unzureichend, die Mittelstreifen sind ungesichert, häufig sogar mit Bäumen bepflanzt, und die mit holprigem Kopfsteinpflaster bestückten Ein- und Ausfahrten lassen sich bei Nässe gerade noch im 30 km/h-Tempo ohne Ausrutscher passieren.

Daß die ermüdende und monotone 100 km/h-Strecke (zulässige Höchstgeschwindigkeit auf DDR-Autobahnen) der Renovierung bedarf, wird rasch deutlich. Die Transitreisenden werden auf vielen Passagen kräftig durchgerüttelt, und die Brücke über die Elbe bei Magdeburg gleicht mehr dem Versuchsfeld einer Stoßdämpfer-Firma als einer Autobahn.

In sehr viel besserem Zustand befinden sich die Transitstrecken von den Kontrollpunkten Eisenach (bei Kassel) und Hof (bei Nürnberg) nach Berlin. Die jeweils rund 300 Kilometer sind problemlos in etwas über drei Stunden zu bewältigen.

Obwohl die Routen nach Berlin auch dank des verordneten Spartempos 100 und 90 ohne Nachtanken zu bewältigen sind, kann – wie auf allen Transitstrecken – an speziellen Intertank-Stationen nachgefüllt werden, recht preiswert sogar: Der Liter Super kostet ganze 71 Pfennig. *Uwe Brodbeck*

Reisen in und durch die DDR

Bei Besuchen von Verwandten oder Bekannten in der DDR müssen diese vier Wochen vor der Reise bei ihrem Volkspolizei-Kreisamt einen Einreiseantrag stellen. Folgende Daten der Besucher werden benötigt:

- Vor-, Nach- und Geburtsnamen,
- Geburtsort, Geburtsdatum,
- Familienstand, Beruf,
- Anschrift, Paßnummer und ausstellende Paßbehörde,
- Länge des Aufenthalts in der DDR,
- amtliches Kennzeichen des Autos.

Wer Urlaub in der DDR machen möchte, wendet sich an ein Reisebüro, das alle Daten der Volkspolizei meldet. Vorzeitige Bestellung in DDR-Hotels ist ratsam, da an Hotelbetten chronischer Mangel herrscht.

Wenn die DDR Transitland für Reisen nach Polen oder in die CSSR ist, verlangt sie vom Durchreisenden ein Einreisevisum dieser Länder. Die DDR-Durchfahrt darf bis zu 72 Stunden dauern.

Fahren in der DDR

In der DDR gelten im allgemeinen die gleichen Verkehrsregeln wie in der Bundesrepublik. Die wichtigsten Unterschiede:

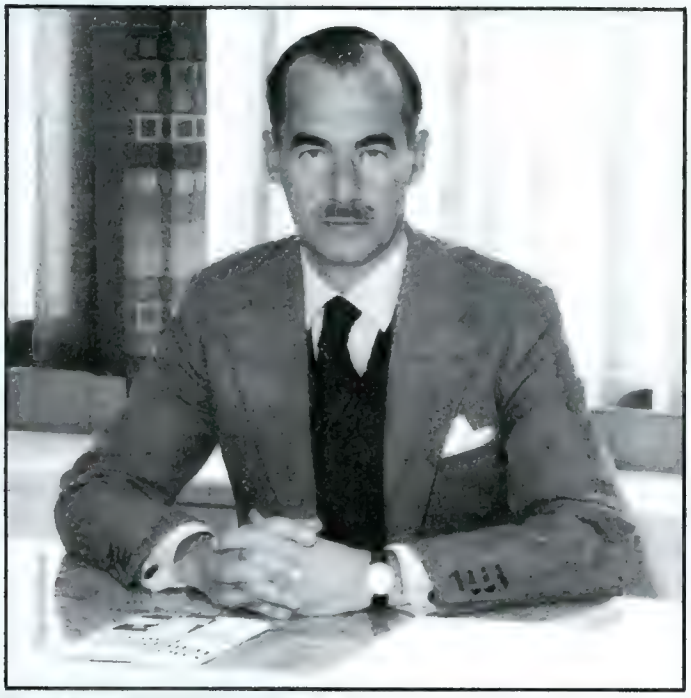
- Tempo 100 auf Autobahnen,
- Tempo 90 auf Landstraßen,
- Tempo 30 vor Bahnübergängen ab der dritten Warnbake,
- Überholverbot vor Bahnübergängen,
- absolutes Alkoholverbot beim Fahren.

Bei Pannen steht ein Hilfsbereitschaftsdienst rund um die Uhr zur Verfügung. Bei Unfällen ist die Unfallmeldestelle zu benachrichtigen. Die Telefonnummern sind bei den Tankstellen oder der Post zu erfragen.

Der Diplomat

Auto-Chef bei Volvo: Robert Dethorey

Sicherheit, Schwedenstahl, nordische Langzeit-Philosophie: Das Volvo-Image ist blauäugig. Doch die Kapitäne des Konzerns sind keine kantigen Wikinger, wie zu vermuten wäre; zum wenigsten der 45jährige Mann mit dem unschwedischen Namen Dethorey, Chef des Gesamtbereichs Personenwagen und Mitglied des siebenköpfigen Vorstands unter Präsident Gyllenhammer. Seine Karriere kann Trost für Eltern spenden, die Sorgen mit ihren Söhnen haben.



Steile Karriere: Robert Dethorey

Mit 18 tat er, was man nicht tun soll: Er gab kurz vor dem Abitur die Schule auf. Eigentlich hatte er seit Jahren Flieger werden wollen, aber mit dem frischen Führerschein wurden ihm schnelle Autos zum wahren Leben. Sein Freund Joakim Bonnier, ein Jahr älter, ließ sich 500 Kronen Erbschaftsvorschuß auszahlen, und die beiden begannen einen Handel mit Gebrauchtwagen, bei dem es mehr um Sport als Geschäft ging.

Sie vertraten Morgan und H. R. G., fuhren Rennen, Bonnier wurde zum Profi, stieg in Grand Prix-Rang auf und starb 1973 an seiner Leidenschaft. Robert Dethorey entschied sich 1953, als die Geschäfte schlecht gingen, für einen anderen Beruf, der unversehens auch zum Abenteuer geriet: Er trat in die Kadettenschule der schwedischen Armee ein. 1957/58 war er im ersten Sinai-Krieg als Leutnant bei Dag Hammarskjölds UN-Friedenssoldaten, folgte der Gaza-Front und wurde Assistant Commandant in Kairo, Adjudant von General Burns. Im Sommer 1958 quittierte er den Dienst, fuhr einen Porsche Carrera bei den 12 Stunden von Reims und trat in die Volvo-Export-Abteilung für Finnland, England und die Schweiz ein. ▷

Die Teilnahmebedingungen

Am auto motor und sport-Wettbewerb kann sich jeder Besitzer eines Wagens beteiligen, der durch Veränderung von Technik, Ausstattung oder Lackierung gegenüber der Serienfertigung Originalität erlangt hat.
Teilnehmer senden bis spätestens 5. Juli 1976 (Datum des Poststempels) Beschreibung und Farbfoto ihres Autos an die

Redaktion auto motor und sport
Aktion: „Gesucht: das originellste Auto"
Postfach 1042
7000 Stuttgart 1

Auf jeder Einsendung muß eine Telefonnummer angegeben sein, unter der der Absender erreichbar ist.

Die Jury

In Heft 17 (Erscheinungsdatum 11. August) wird auto motor und sport den Lesen die lustigsten und anspruchsvollsten Beispiele präsentieren. Eine Vorauswahl nach konstruktiven, funktionellen und künstlerischen Gesichtspunkten wird eine Dreier-Jury treffen, der Audi-Konstrukteur Dr. h. c. Ludwig Kraus, Formel 1-Rennfahrer Jochen Mass und auto motor und sport-Chefgrafiker Robert Rettenmayr, 49, angehören.

Die Preise

1. Preis für das von den Lesern gewählte originellste Auto: ein „Gangster"-Citroen 11 CV, Baujahr 1952, zugelassen, im Wert von 13 000 Mark.

2. Preis: Eine Woche Acapulco für zwei Personen ab Frankfurt.

3. bis 6. Preis: Je eine Wochenend-Luxuskreuzfahrt Travemünde—Kopenhagen—Travemünde für zwei Personen einschließlich 100 Mark Taschengeld pro Person sowie An- und Rückreise mit der Bundesbahn erster Klasse.

7. Preis: Sansui-Plattenspieler SR 212.

8. bis 10. Preis: Je ein Blaupunkt-Kofferradio „Skipper".

11. bis 100. Preis: Je drei Dosen Strip-Spray-Lack (abwaschbar) von Dupli-Color.

Die Gewinne können nicht in Bargeld umgetauscht werden. Der Rechtsweg bei der Preisverteilung ist ausgeschlossen.

Rechts-Splitter

Aktuelle Urteile: Versicherungsbetrug und Fahren bei Dunkelheit.

Bernd Splitter, Jurist in München, kommentiert für auto motor und sport interessante Urteile deutscher Gerichte.

Ein Versicherungsnehmer, der den Kaufpreis eines unfallbeschädigten Autos bewußt mit einem überhöhten Betrag angibt, um eine höhere Entschädigung vom Versicherer zu erhalten, verletzt seine Aufklärungspflicht (Bundesgerichtshof Az IV ZR 112/73 v. 28.5.75).

Dieser Urteilstenor klingt zunächst verhältnismäßig mild. Dahinter steht jedoch eine für den Betroffenen bittere Erfahrung. Die Richter befanden nämlich, daß bei einer Mogelei der Versicherung gegenüber nicht nur der entsprechende Teil, sondern der gesamte Versicherungsschutz verlorengeht.

Der Autofahrer hatte bei einem Totalschaden seines erst zwei Monate alten, vollkaskoversicherten Wagen seiner Versicherung verschwiegen, daß es sich um einen Vorführwagen handelte, für den er statt 34 300 nur 31 140 Mark bezahlt hatte. Das höchste deutsche Zivilgericht belehrte ihn nun, daß dies zur vorsätzlichen Verletzung der vertraglich vereinbarten Aufklärungspflicht zähle, die zum Verlust der gesamten Deckungssumme führe.

Auch bei Benutzung der Autobahn zur Nachtzeit hat der Fahrer seine Geschwindigkeit so einzurichten, daß er vor einem auf der Fahrbahn liegenden, unbeleuchteten Hindernis rechtzeitig anhalten kann (LG Dortmund, Az 15 0 273/74 v. 15. 1. 1975).

Ein Lastwagen hatte nachts auf der Autobahn einige Reifen verloren, auf die ein nachfolgender Autofahrer auffuhr. Dieser mußte sich vor Gericht belehren lassen, auch auf der Autobahn dürfe nur so schnell gefahren werden, daß innerhalb des Bereichs des Abblendlichts angehalten werden kann. Nach dem Richterspruch ist sogar die Richtgeschwindigkeit 130 km/h entschieden zu hoch.

Sind die Rücklichter des Vorausfahrenden nicht sichtbar, so bedeutet dies bei einer Reichweite der Scheinwerfer von 70 bis 115 Meter, daß höchstens etwa 100 km/h zulässig sind. Weil der Autofahrer aber 120 km/h gefahren war, als er mit den Reifen kollidierte, bekam er nur zwei Drittel seines nicht unbeträchtlichen Schadens ersetzt. Die richterliche Begründung: „Ein Kraftfahrer muß damit rechnen, daß nachts auf der Autobahn plötzlich ein unbeleuchtetes Hindernis auftaucht.

Verkehr in Grenzen

Die DDR-Transitstrecken nach Berlin: überaltert und gefährlich.

Wer Berlin mit dem Auto ansteuert, muß zuvor das Gebiet der DDR passieren. Trotz umständlicher Grenzformalitäten wurden 1973 auf den Transitstrecken zwischen Berlin und der Bundesrepublik 3,5 Millionen Autos gezählt, 1974 waren es 3,67 Millionen, und 1975 bewältigten fast zwei Millionen bundesdeutsche Fahrer die vorgeschriebenen Routen durch die DDR.

Für die Staatskasse der DDR entwickelte sich der Reisetrieb der Bundesdeutschen zu einem lukrativen Geschäft. Immerhin wird die Bundesrepublik von 1976 bis 1979 stattliche 400 Millionen Mark Transitpauschale für die kostenpflichtige Durchquerung der DDR bezahlen, die sich damit das lästige Abkassieren des einzelnen Autofahrers erspart.

Mit der bargeldlosen Durchfahrt an den DDR-Schleusen erschöpfen sich freilich die Annehmlichkeiten. Seit die in Ost-Berlin residierenden DDR-Behörden 1968 den Paß- und Visumzwang für alle Bundesbürger einführten, sind die vier mit dem Auto zu passierenden Grenzübergänge nur noch mit gültigem Paß und reichlichem Zeitaufwand zu bewältigen.

Wer nur einen Personalausweis vorzeigen kann, wird kräftig zur Kasse gebeten. Eine Identitätsbescheinigung kostet zehn Mark, ein Paßbild-Automat liefert gegen harte D-Mark die nötigen Fotos. Die halbstündige Prozedur wiederholt sich bei der Rückreise – der Ausweis gilt nur für eine Fahrt.

Kontrollen der Autos sind nach dem Transit-Abkommen nicht üblich. Außer Waffen, Sprengstoff, Gift und ähnlich gefährlichen Dingen kann und darf alles mitgeführt werden.

Wer den zeitraubenden Papierkrieg überstanden hat, muß je nach Lage des DDR-Grenzübergangs zwischen knapp zwei und rund fünf Stunden Fahrzeit nach Berlin vorsehen. Was unterwegs zu beachten ist und in welchem Zustand die Transitstrecken sind, untersuchte auto motor und sport.

Als Problemstrecke Nummer eins im Transitverkehr gilt die Uralt-Piste von dem im Norden gelegenen Übergang Lauenburg nach Berlin. Die strapaziöse Fahrt über die 225 Kilometer lange Landstraße, die sich durch 31 Ortschaften schlängelt, dauerte, als ein auto motor und sport-Team die Strecke abfuhr, vier Stunden und 20 Minuten.

DDR-Grenzübergang Hof: Fernsehkamera über dem „Herzlich Willkommen"-Schild

Neben dem starken Transit-Schwerlastverkehr sorgen landwirtschaftliche Fahrzeuge und viele Militärkolonnen dafür, daß die Durchschnittsgeschwindigkeiten niedrig sind. Auf DDR-Landstraßen ist die Höchstgeschwindigkeit auf 90 km/h begrenzt, und es ist ratsam, dieses Limit auch einzuhalten. Die Volkspolizei ist allgegenwärtig und postiert sich vorzugsweise dort, wo bundesdeutsche Reisende aus Unkenntnis zu zügig fahren. Beispielsweise an Bahnübergängen, wo ab der dritten Warnbake Tempo 30 Vorschrift ist und zudem ein generelles Überholverbot besteht.

Die Strafen, zu zahlen in D-Mark, sind empfindlich hoch und reichen je nach Fall und Polizist von zehn bis 150 Mark. Gnadenlos verfahren die Volkspolizisten mit Alkoholsündern (in der DDR gilt generelles Alkoholverbot am Steuer), die mit Strafen von 1000 Mark rechnen müssen.

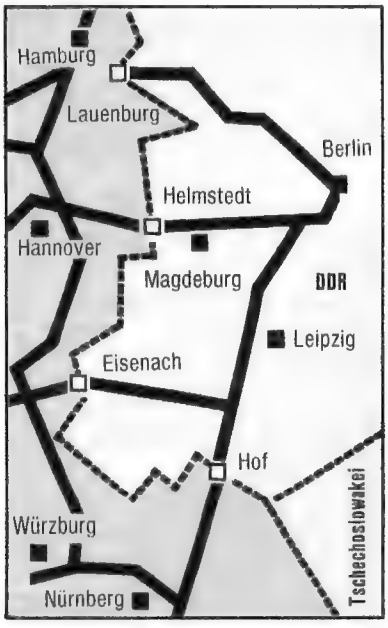
Von hinreichender Verkehrssicherheit kann nicht die Rede sein. Obwohl ein starker Schneesturm bei der auto motor und sport-Fahrt für geringe Sichtweiten sorgte, ließen sich nur Transitreisende früh genug ausmachen – die ansonsten sehr korrekt fahrenden DDR-Bürger steuerten ihre Trabant und Wartburg bei schlechtester Sicht durchweg ohne Licht.

Respekt flößen auch die unmittelbar am Straßenrand placierten Bäume ein, die in dichter Reihenfolge stehen und jedes Ausweichmanöver zu einem fast todsicheren Unterfangen werden lassen.

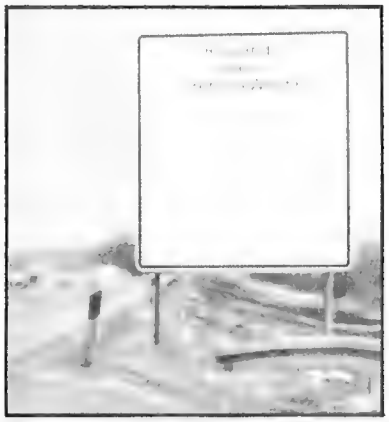
Behutsamer Umgang mit dem Gaspedal empfiehlt sich auch in Ortschaften. Die Straßen bestehen durchweg aus Kopfsteinpflaster, das bei Nässe tückisch glatt wird.

Die längst nötige Autobahn von Hamburg nach Berlin, durch die sich die Fahrzeit um die Hälfte reduzieren würde, läßt noch lange auf sich warten. Nachdem die Baukosten für die seit 1937 geplante Schnellstrecke auf nunmehr zwei Milliarden Mark geschätzt wurden, zogen sich die Bundesrepublik und die DDR schleunigst auf unbestimmte Zeit vom Verhandlungstisch zurück.

Erneuert wird inzwischen die Autobahn zwischen Berlin und Helmstedt, die als wichtigste Transitstrecke gilt. Die Renovierung der 175 km langen Schmalspurbahn, die man in knapp zwei Stunden abfahren kann, kostet rund 420 Millionen Mark –



Die vorgeschriebenen DDR-Transitstrecken von der Bundesrepublik nach West-Berlin: Autobahnen bei den Grenzübergängen Hof, Eisenach und Helmstedt, Landstraße bei Lauenburg.



Hinweisschild bei Helmstedt

DDR-Autobahn: Birken auf dem Mittelstreifen

DDR-Landstraße nach Berlin: strapaziöse Uralt-Piste

Fotos: Thoma, dpa

DDR-Transitstrecken

65 Prozent davon bezahlt die Bundesrepublik.

Wer sich am Berliner Übergang Dreilinden in die Autobahn nach Helmstedt einfädelt, wird mit Ungewohntem konfrontiert. Auf der gesamten Straße fehlen Leitplanken, die Beschilderung ist unzureichend, die Mittelstreifen sind ungesichert, häufig sogar mit Bäumen bepflanzt, und die mit holprigem Kopfsteinpflaster bestückten Ein- und Ausfahrten lassen sich bei Nässe gerade noch im 30 km/h-Tempo ohne Ausrutscher passieren.

Daß die ermüdende und monotone 100 km/h-Strecke (zulässige Höchstgeschwindigkeit auf DDR-Autobahnen) der Renovierung bedarf, wird rasch deutlich. Die Transitreisenden werden auf vielen Passagen kräftig durchgerüttelt, und die Brücke über die Elbe bei Magdeburg gleicht mehr dem Versuchsfeld einer Stoßdämpfer-Firma als einer Autobahn.

In sehr viel besserem Zustand befinden sich die Transitstrecken von den Kontrollpunkten Eisenach (bei Kassel) und Hof (bei Nürnberg) nach Berlin. Die jeweils rund 300 Kilometer sind problemlos in etwas über drei Stunden zu bewältigen.

Obwohl die Routen nach Berlin auch dank des verordneten Spartempos 100 und 90 ohne Nachtanken zu bewältigen sind, kann – wie auf allen Transitstrecken – an speziellen Intertank-Stationen nachgefüllt werden, recht preiswert sogar: Der Liter Super kostet ganze 71 Pfennig. *Uwe Brodbeck*

Reisen in und durch die DDR

Bei Besuchen von Verwandten oder Bekannten in der DDR müssen diese vier Wochen vor der Reise bei ihrem Volkspolizei-Kreisamt einen Einreiseantrag stellen. Folgende Daten der Besucher werden benötigt:

- Vor-, Nach- und Geburtsnamen,
- Geburtsort, Geburtsdatum,
- Familienstand, Beruf,
- Anschrift, Paßnummer und ausstellende Paßbehörde,
- Länge des Aufenthalts in der DDR,
- amtliches Kennzeichen des Autos.

Wer Urlaub in der DDR machen möchte, wendet sich an ein Reisebüro, das alle Daten der Volkspolizei meldet. Vorzeitige Bestellung in DDR-Hotels ist ratsam, da an Hotelbetten chronischer Mangel herrscht.

Wenn die DDR Transitland für Reisen nach Polen oder in die CSSR ist, verlangt sie vom Durchreisenden ein Einreisevisum dieser Länder. Die DDR-Durchfahrt darf bis zu 72 Stunden dauern.

Fahren in der DDR

In der DDR gelten im allgemeinen die gleichen Verkehrsregeln wie in der Bundesrepublik. Die wichtigsten Unterschiede:

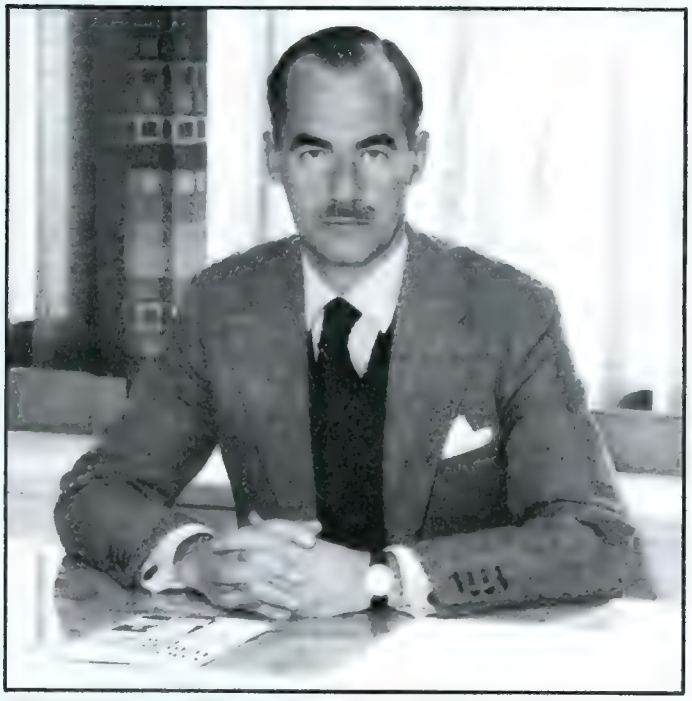
- Tempo 100 auf Autobahnen,
- Tempo 90 auf Landstraßen,
- Tempo 30 vor Bahnübergängen ab der dritten Warnbake,
- Überholverbot vor Bahnübergängen,
- absolutes Alkoholverbot beim Fahren.

Bei Pannen steht ein Hilfsbereitschaftsdienst rund um die Uhr zur Verfügung. Bei Unfällen ist die Unfallmeldestelle zu benachrichtigen. Die Telefonnummern sind bei den Tankstellen oder der Post zu erfragen.

Der Diplomat

Auto-Chef bei Volvo: Robert Dethorey

Sicherheit, Schwedenstahl, nordische Langzeit-Philosophie: Das Volvo-Image ist blauäugig. Doch die Kapitäne des Konzerns sind keine kantigen Wikinger, wie zu vermuten wäre; zum wenigsten der 45jährige Mann mit dem unschwedischen Namen Dethorey, Chef des Gesamtbereichs Personenwagen und Mitglied des siebenköpfigen Vorstands unter Präsident Gyllenhammer. Seine Karriere kann Trost für Eltern spenden, die Sorgen mit ihren Söhnen haben.



Steile Karriere: Robert Dethorey

Mit 18 tat er, was man nicht tun soll: Er gab kurz vor dem Abitur die Schule auf. Eigentlich hatte er seit Jahren Flieger werden wollen, aber mit dem frischen Führerschein wurden ihm schnelle Autos zum wahren Leben. Sein Freund Joakim Bonnier, ein Jahr älter, ließ sich 500 Kronen Erbschaftsvorschuß auszahlen, und die beiden begannen einen Handel mit Gebrauchtwagen, bei dem es mehr um Sport als Geschäft ging.

Sie vertraten Morgan und H. R. G., fuhren Rennen, Bonnier wurde zum Profi, stieg in Grand Prix-Rang auf und starb 1973 an seiner Leidenschaft. Robert Dethorey entschied sich 1953, als die Geschäfte schlecht gingen, für einen anderen Beruf, der unversehens auch zum Abenteuer geriet: Er trat in die Kadettenschule der schwedischen Armee ein. 1957/58 war er im ersten Sinai-Krieg als Leutnant bei Dag Hammarskjölds UN-Friedenssoldaten, folgte der Gaza-Front und wurde Assistant Commandant in Kairo, Adjudant von General Burns. Im Sommer 1958 quittierte er den Dienst, fuhr einen Porsche Carrera bei den 12 Stunden von Reims und trat in die Volvo-Export-Abteilung für Finnland, England und die Schweiz ein. ▷

Das bißchen Freiheit heute
kann viel, viel mehr sein,
als wir manchmal glauben.

Die neuen Lancias. Autos für Europas Individualisten.*

Bei der Konzeption des Beta HPE hat Lancia an alle diejenigen gedacht, die ihren Spaß am Autofahren mit ihrer Familie teilen wollen – ohne Kompromisse einzugehen.

Bei einem der 300 Lancia-Vertragshändler in Deutschland können Sie sich mit den neuen Lancias kritisch auseinandersetzen. Ab sofort. Viel Spaß dabei wünscht Ihnen Ihre Deutsche Lancia Vertrieb GmbH 7100 Heilbronn.

* *Zum Beispiel der Beta HPE 1600 ccm, 100 PS, DM 18950,– (unverbindliche Preisempfehlung) und der Beta HPE 2000 ccm, 119 PS, (mit Leichtmetallfelgen), DM 19950,– (unverbindliche Preisempfehlung)*

LANCIA *Es gibt noch Freiheit.*

Auto-Chef bei Volvo

Er war 27, büffelte auf der Abenduniversität Wirtschaftswissenschaft. Marketing wurde seine Spezialität; 1959 bekam er seine erste Management-Aufgabe, als Gründer und Chef der schweizerischen Tochtergesellschaft Volvo S. A., die beträchtlich vorankam. Der Erfolg brachte ihn 1962 mit 31 in die obere Karriereklasse als stellvertretender Chef der Personenwagen-Produktionsabteilung, wo es um Entwicklung und Marketing für die 144er Serie ging.

Zweite Karriere mit neuem Ziel

Als sie 1966 erschien, hatte Dethorey im Vorjahr noch bei der supranationalen Managerschmiede Centre d'Etudes Industrielles (CEI) in Genf die Weihen zur internationalen Führungskraft empfangen und lernte drei Jahre bei der Volvo Continental die hohe Warte der EWG-Politik kennen.

Als 1971 der vormalige Versicherungsdirektor Gyllenhammer als Volvo-Chef ans Ruder kam, war Dethorey an der Neuorganisation des Konzerns beteiligt, in der er im gleichen Jahr mit 40 die Volvo Car Division erhielt. Von einem unauffälligen Schreibtisch in der Ecke eines riesigen Großraumbüros lenkt er seitdem alles, was mit Volvo-Personenwagen zu tun hat.

Die Volvo Car BV in den Niederlanden, vormals DAF, ist eine „Product Unit" für sich, insgesamt sind es zehn solche Produkt-Einheiten – so Lastwagen, Busse, Flugmotoren, Marinemotoren Volvo Penta. Dethorey sitzt im Konzernvorstand als Marketing- und Modellpolitiker, der sich mit den Anforderungen der „Market Units" wie zum Beispiel Volvo-Deutschland auseinanderzusetzen hat.

Robert Dethorey ist Volvo-Diplomat, weltweite Verhandlungen beanspruchen die Hälfte seiner Zeit, er muß reisen wie ein Außenminister – es gibt nicht nur europäische Töchter, sondern auch Volvo Sudamericana und Volvo Australia, Thai Swedish Assembly und Area Andino in Peru, insgesamt cirka 17 Außenposten, alle mit spezifischen Wünschen.

Frühaufsteher

Der schwedische Arbeitstag des Robert Dethorey ist bemerkenswert. Aufstehen um 5.45 Uhr, nach Lektüre von drei Zeitungen ist er gegen 7.15 im Werk Torslanda bei Göteborg, „spätestens 7.20 Uhr". Zwischen 19 und 20 Uhr kehrt er zurück ins helle Haus am Hang einer Bungalow-Siedlung über den Schären mit Fernblick aufs Wasser. Noch mal Zeitungen, „Spiegel", „Newsweek", „l'Express", auch auto motor und sport ist dabei.

Bei Autos hat sich Robert Dethorey Jugendliebe bewahrt, in der Garage einen Morgan und einen MG TC, ansonsten fesselt ihn Automobilhistorie „eigentlich wenig". Das dahingeschiedene Volvo P 1800 Coupé mochte er sehr, seinen Volvo 242 ließ er sich tunen, natürlich fährt er Produktionswagen- und soweit Konkurrenzfabrikate nicht im Werk greifbar sind, mietet er systematisch.

Ein Traumwagen fällt ihm nicht ein, auf Ferrari springt er nicht an: „Grenzen der Produktionsgegebenheiten fordern den Automobilschöpfer mehr heraus." An Bertone und Giugiaro schätzt er den positiven Einfluß aufs Auto-Design allgemein, und sein Credo ist schwer im vollen Sinn zu übersetzen. „The simplicity of the straightline", Geradlinigkeit als einfaches Prinzip für Form wie Politik kann ihn im Zweifel am ehesten überzeugen: „Bei Volvo ist alles klar." *Paul Simsa*

B. Buschs

Sammelsurium

Renault NN 1927

Sein Jahrgang ist 1927: 1927 – das liegt ein halbes Jahrhundert zurück. Und doch besaß damals schon jeder 44. Franzose ein Automobil, und die Stadtverwaltung von Paris bildete eine Kommission, die sich mit dem Problem der „Verpestung der Luft im Stadtgebiet durch den Automobil-Verkehr" beschäftigen sollte.

In Deutschland hatte jeder 197. Einwohner ein Auto und in den USA schon jeder sechste. Opel baut 220 Wagen am Tag.

Henry Ford wird 64. Und er läßt in Berlin-Westhafen alle siebeneinhalb Minuten ein T-Modell zusammenbauen.

Mussolini entpuppt sich als Gegner jeglichen Bartwuchses und gibt öffentlich bekannt: „Ich rasiere mich selbst, und ich gehe immer glatt rasiert!" Wie man weiß, auch auf dem Kopfe. Adolphe Menjou, der das nach ihm benannte Menjou-Bärtchen erfand, das Adolf Hitler übernahm, dreht gerade den Film „Durchlaucht macht eine Anleihe".

Und die Mineralwasserfabrik Laura behauptet: Fürsten, Grafen und Barone trinken Laura mit Zitrone. Ob es wirklich nicht wenigstens zu Deutschem Sekt reichte?

Am 2. März, mittags Punkt Zwölf, bleiben in Paris alle öffentlichen Uhren stehen. Die Stadt hat aus Geldmangel den seit 50 Jahren laufenden Vertrag mit der Normaluhr-Gesellschaft nicht verlängert.

Siebenundvierzig Jahre später übernachte ich in einem kleinen südfranzösischen Marktflecken, verlasse frühmorgens mein Hotel und stehe vor einem offenen viertürigen Renault NN, Baujahr 1927. Natürlich verliebe ich mich sofort in ihn.

Ich irre umher, um den Besitzer des am Straßenrand geparkten Oldtimers zu ermitteln. Denn ich will das Auto gleich mitnehmen.

Aber, der Renault gehört dem Bürgermeister, und der liebt ihn schon länger und angeblich noch heißer als ich und denkt nicht daran, sich je von ihm zu trennen. Ich darf mich aber mal reinsetzen.

Ein Jahr vergeht. Eines Tages erreicht mich ein Brief, dem ich neben einigen Zeilen ein farbiges Polaroid-Foto entnehme. Es zeigt einen flaschengrünen Renault NN, Baujahr 1927, offen und viertürig – der Wagen des Bürgermeisters?

Nein, nicht derselbe, aber genau der gleiche!

Und er ist verkäuflich.

Nun steht er in meinem Museum. Und neulich fuhr ich schon mal ein Stück mit ihm. Das ist verblüf-

fend: Der geräumige Viertürer hat nur 951 ccm unter der klassischen Renault-Haube, und er bewegt sich dennoch recht flott. Neu machte er 75 Sachen. Und bald habe ich ihn so weit, daß er das wieder kann.

Auch bei uns gab es kleinmotorige offene Viersitzer, aber sie waren nur Zweitürer. Einen echten Gegner hatte dieser Renault nicht. Der kleine Citroen 5 CV war nur zwei- bis dreisitzig, und der Citroen B 12 hatte für den kleinen Mann schon zu viel Motor, nämlich 1,5 Liter. Aber, auch ihn gab es als schmucken offenen Viertürer.

Die vier wassergekühlten Zylinderchen des kleinen Renault hatten 58 mm Bohrung und 90 mm Hub. So langhubig, und dazu noch mit einem Riesen-Schwungrad ausgestattet, gelang es dem Maschinchen, sich recht erwachsen zu geben. Elastisch, und bergauf lange am Gas bleibend.

Exakt den gleichen Motor hatte schon der Typ KJ von 1922, bei dem der hintenliegende Renault-Kühler noch seitlich über die Motorhaube hinausragte, wie schon zwanzig Jahre zuvor.

Beim NN wurden die kühlenden Waben ganz in das schlanke Vordergehäuse integriert. Zur Rechten und zur Linken des Motors steht bei meinem NN je ein Kühler, den ausladende Luftschlitze im Haubenblech zu versorgen trachten.

Auf meiner ersten Spritztour war es winterlich kalt, und der NN schnürte wakker durch die Gegend und zeigte auch am Berg keine Dampfwolke. Die 6 französischen Steuer-PS (der NN ist ein 6 CV), sagen nicht viel über die Leistung aus. Bei 2700 U/min sollen 18 PS anfallen.

Vergleichbar ist unser Einliter-Opel von damals, der erst 14, dann 16 und ab 1929 20 PS leistete. Er war das meistproduzierte deutsche Auto jener Jahre. Der Renault NN gleicher Hubraum- und Leistungsgröße benimmt sich wesentlich kultivierter. Er ist geräumiger und komfortabler gefedert. Wie Ford T und A hat er hinten eine in der Mitte stark nach oben geschwungene Querblattfeder, und die Schubkraft nimmt ein zentral verankerter Dreiecklenker auf. Die Opel-Hinterachse hängt dagegen nur an den Enden zweier Viertelelliptik-Auslegerfedern. Das machten damals viele so.

Der Renault hat, was damals selten war, vier Reibungsstoßdämpfer! Und er lenkt sich außergewöhnlich leicht. Sein Lenkradkranz ist schon so dünn, wie es zehn Jahre später Mode wurde.

Der Wagen hat noch sein erstes Leder, mit Ledertaschen in jeder der vier Türen, und mit Pfeifenpolsterung zu beiden Seiten der Rücksitzbank. Das Verdeck ist aus sehr dickem und festem gebleichten Segeltuch. Alle Metallbeschläge vom Windschutzscheibenrahmen über die Türgriffe bis zur Verdeckhalterung habe ich vernikkeln lassen. So war das damals, Chrom kam erst später. Die Windschutzscheibe ist ausstellbar, und zwar per Einhandbedienung: Der Fahrer löst nur einen Knebelgriff und zieht ihn, so wie er die Scheibe ausgestellt hat, mit einer Hebelbewegung wieder fest.

Ich sah das noch nie. Es ist sehr elegant und praktisch. Der Motor reagiert auf Batterie- und Magnetzündung. Wenn eine Batterie installiert ist, springt er leise gurgelnd über eine Dyna-Startanlage an (die Lichtmaschine als Starter). Da krächzt kein Anlasserritzel auf dem Zahnkranz. Ohne Batterie betätigt man die Andrehkurbel. Er kommt auch heute noch recht bald. Im Armaturenbrett ist bereits eine Zeituhr eingelassen.

Mich beeindrucken auch die beiden Werkzeugkästen, die hinter den Trittbrettern unsichtbar, nämlich voll verkleidet, versenkt angeordnet sind. Und die Motorhaube hat, was bis neulich noch keineswegs selbstverständlich war, einen von selbst einrastenden Hauben-Aufsteller.

Er ist ein Kleinwagen, und er ist dennoch sehr geräumig. Und er sieht groß aus. Man stutzt, wenn man ihn nachmißt. Er ist nur 3,55 m lang und 1,45 m breit. Weil ich weiß, was man bei uns um einen Liter Hubraum herum geboten bekam, muß ich ihn loben. Er war den unseren weit voraus. Ein eleganter Franzose nach der Formel: Vier Zylinder, vier Plätze und vier Türen.

Ich kann den Bürgermeister schon verstehen, daß er ihn nicht hergeben wollte.

Vier Zylinder, vier Plätze und vier Türen: Renault NN 1927

Die Leitstelle des

Leitstelle des Volvo 264 GL

① Bremskreisfehler-Anzeige
② Hinweisleuchte „Fasten Seat Belts"
③ 5-fach gesicherte Lenksäule
④ Klima-Anlage
⑤ Heizungs- und Frischluftdüsen mit thermostatisch gesteuerter Luftzufuhr
⑥ Lenkrad vorbereitet für den Einbau des Air-Bag-Systems (seit 1972)

Sicherheits-Systems.

Beim Volvo 264 GL ist das gesamte Automobil ein Sicherheits-System. Gesteuert und überwacht von der Leitstelle des Fahrers. Von hier aus – hinter einem großflächigen Pralltopf, hinter einer 5-fach gesicherten Lenksäule – hat der Fahrer den Volvo sicher im Griff. Fahren, Bremsen, Manövrieren – das ist kein Abenteuer, sondern ein sicheres Agieren und Reagieren.

Beispiel: Sicher reagiert der Volvo bei Ausfall eines Bremskreises. In der Leitstelle des Sicherheits-Systems leuchtet eine Warnlampe auf.

Der Fahrer weiß: jetzt hat er noch 80% Bremsleistung. Bei gleichem Pedalweg und -druck. Es ist beruhigend, mit einem 2 x 3-Bremssystem zu fahren. Bei den meisten Systemen hat das Auto bei Ausfall eines Kreises nur noch 50% Bremsleistung, die nur durch höheren Pedaldruck erreicht werden kann.

In der Leitstelle des Sicherheits-Systems wird sofort angezeigt, wenn die Gurte nicht angelegt sind. Eine automatische Warnleuchte blinkt „Fasten Seat Belts". Auch wenn die Handbremse nicht ganz gelöst wurde, leuchtet ein Kontrollicht auf.

In der Leitstelle des Sicherheits-Systems wird thermostatisch die Wagentemperatur geregelt. Das oft mühsame Einstellen der Heizung entfällt und damit jede Ablenkung beim Fahren.

Volvo hat ein Sicherheits-System geschaffen, das konsequent die Erkenntnisse über aktive und passive Sicherheit berücksichtigt. Wir glauben, daß dieses System kaum zu übertreffen ist. Und wir denken, das ist richtig so. Denn es geht um den Schutz des Menschen.

Informieren Sie sich auch über den konsequenten Komfort des Volvo und über seine konsequente Wirtschaftlichkeit.

Fordern Sie das Info-Paket an.
Volvo Deutschland GmbH, 6057 Dietzenbach-Steinberg, Abt. 2.6–603

VOLVO

Das konsequente Automobil

So weit die Räder tragen...

Der Stoßdämpfer mit der Langzeit-Garantie*

Motorcraft Stoßdämpfer „Auto-Flex-Super" schaffen Sie sich einmal an – für immer, nämlich solange Sie Ihren Wagen besitzen. Denn sie sind nachstellbar und damit unverwüstlich. So haben Sie stets gleichgute Straßenlage, stets gleichgute Federung – egal wie alt Ihr Wagen ist. Äußerlich erkennen Sie Auto-Flex-Super Stoßdämpfer an ihrer goldenen Farbe. Es gibt aber auch schwarze Motorcraft Stoßdämpfer, die normalen „Auto-Flex" – mit Garantie für ein halbes Jahr oder 10 000 km.
Doch wenn neue Stoßdämpfer fällig sind: Wechseln Sie mal zu Motorcraft „Auto-Flex-Super". Es kann ein Wechsel auf Dauer sein. Motorcraft-Qualitätsteile für die meisten Automarken.

*) Genaue Garantiebedingungen liegen jeder „Auto-Flex-Super" Stoßdämpfer-Verpackung bei.

Motorcraft
...sparen beim Fahren

Zündkerzen · Öl- und Luftfilter
Keilriemen · Zündungsteile
Wischerblätter · Wischerarme
Glühlampen · Signalhörner
Tune-up-Kits (Elektroinspektionssätze) · Kühlsystemteile
Radlager · Pflegemittel · Kühlkonzentrat-Extra · Stoßdämpfer.

Qualitätsteile - für die meisten Automarken

Für Modelle von: Audi, Austin, Alfa Romeo, BMW, Citroën, Fiat, Ford, Mercedes, Morris, Opel, Peugeot, Porsche, Renault, Saab, Simca, Toyota, Volvo, VW und viele andere.

An die Redaktion

Bieten Kleinwagen genug Sicherheit?

Sieben Kleinwagen im Crashtest. Heft 5, Seite 74.

Ihr Blech-Drück-Test hat mir sehr behagt, doch taucht bei mir nun die Frage auf: Was tun die armen Renault-Alpine-Fahrer? Diese Leutchen haben einem Gegner auf der Straße doch nur Ersatzrad und Tank entgegenzuhalten! Oder meint die Firma Alpine, ein Fahrer ihrer Marke sei besser als normale Blechauto-Fahrer und könne in Verbindung von Reaktion und Alpine-Fahrwerk die fehlende Knautschzone ausgleichen?

Peter Lehn, Waghäusel

Seit 1971, nach einem Unfall mit „Frontscheibenkuß", bei dem nur meine Sonnenbrille mich vor einer schweren Verletzung der Augen durch Splitter bewahrte, bin ich konsequenter Gurter.
Doch mein Sicherheitsgefühl hat seit dem Crashtest einen Knacks weg. Haben doch nur fünf von sieben Gurtsystemen ohne Defekt den Versuch überstanden. Geht man nun davon aus, daß von einem einzelnen Test durchaus auf die ganze Serie geschlossen werden kann, so bringt einen dies zum Nachdenken. Liegt's vielleicht an mangelnder Sorgfalt der Hersteller? Richtig, daß auto motor und sport sich mit den Gurtsystemen näher befassen will.

S. Schöpplein, Priesendorf

Die Autos aus dem Ausland

Alles über Importwagen. Heft 7, Seite 32.

Sie haben in Ihrer Übersicht nach meiner Überprüfung

Kunststoff-Knautschzone: Renault Alpine

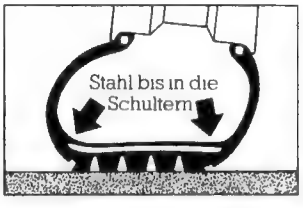
so ziemlich alle Fahrzeuge erfaßt, die bei uns importiert werden. Sie sprechen auch davon, daß zum Teil wenig erfreuliche Bilanzen der Importeure zu verzeichnen wären. Lediglich Alfa Romeo, Toyota und Datsun haben sich verbessern können.
Von dem Fahrzeug aber, das überraschenderweise in Deutschland im vorigen Jahr über 10 000 Zulassungen erreichte, nämlich dem Lada, haben Sie nichts erwähnt. Ganz abgesehen davon, daß der Marktanteil von Lada schon größer ist als der von Autobianchi und Mazda und nur knapp hinter dem von Toyota liegt.

Fritz Feyock, Rodalben

Die Sekunde des Kléber V12. Mehr Bodenhaftung rettet.

Besonders in gefährlichen Situationen spielt der Kléber V12 seine volle Bodenhaftung aus.

Der Moment, den Sie als Autofahrer fürchten: Sie müssen plötzlich ausweichen. Oder voll bremsen.



So entsteht die Bodenhaftung des Kléber V12: Stahl bis in die Schultern

Da gehorcht der Kléber V12. Auf den Zentimeter genau. Er packt die Straße. Und haftet unerschütterlich.

Durch einen Stahlgürtel, der bis in die Reifenschultern reicht.

Fahren Sie Reifen, die sich in einer Sekunde bezahlt machen können: Vier langlebige Kléber V12.

Kléber V12.
Stahl bis in die Schultern.

kléber

Wir geben Ihnen Kredit ohne Lieferzeit.

Spitze: 25000 Mark.

Wir verhelfen Ihnen in kürzester Zeit zu einem neuen Wagen. Egal, für welches Modell Sie sich interessieren.

Unsere Kredite gibt es schnell, unkompliziert und zinsgünstig. Bis zu 25000 Mark.

Wir, die Commerzbank, wollen Ihnen das Leben angenehmer machen. Wir informieren und beraten Sie. Wir erledigen Ihre Zahlungen, vermehren Ihr Geld und geben Ihnen Kredit zu günstigen Bedingungen. Kurzum, wir sind immer für Sie da, wenn es um die Erledigung Ihrer finanziellen Angelegenheiten geht.

Nutzen Sie die Vorteile, die wir Ihnen als große Bank mit einem umfassenden Service bieten.

An die Commerzbank, Abt. ZPM, Postfach 2534, 6000 Frankfurt (Main).
Ich interessiere mich
für einen Commerzbank-Ratenkredit bis zu _____ DM
und bitte um nähere Informationen.

Name: _____

Straße: _____

Wohnort: _____ AMS

COMMERZBANK

Leserbriefe

Wenn man überdenkt, was Sie in letzter Zeit über amerikanische Wagen zusammengeschrieben haben, muß man sich entscheiden, ob man darüber lachen oder sich ärgern soll. Sollten in Kreisen Ihrer gläubigen Leser – und nur dort – amerikanische Autos unter geringer Beliebtheit oder schlechtem Image leiden, so ist das weniger mangelnder Qualität, knappem Innenraum oder zu hohem Verbrauch als Ihrer Berichterstattung zuzuschreiben. Das fing doch schon mit Ihrer dummdreisten Bemerkung an, amerikanische Wagen bzw. deren Besitzer seien mit einem „Geschmäckle" behaftet.

Es gibt Autofahrer – mehr als Ihre Möchtegern-Rennfahrer glauben –, für die jene von Ihnen so hochgelobten rasenden Schuhschachteln mit möglichst vielen PS aus möglichst wenig Hubraum nicht die Höhepunkte ihrer Wunschträume darstellen. Sie bevorzugen ein ruhiges, zügiges Fahren, mit müheloser Kraft aus großem Motor, mit Automatik und Komfort. Sie fahren ihren Wagen entsprechend vernünftig, und deshalb verlieren sie nicht die Radkappen und haben keine Schwierigkeiten mit Thermostat, Stoßdämpfern und Bremsen. Auch das ständige Gejammer über den hohen Benzinkonsum ist fehl am Platze. Registrieren Sie den Verbrauch, vermelden Sie ihn, und lassen Sie den Käufer entscheiden, ob er ihm zu hoch ist oder nicht.

Eberhard Rauch, Heidelberg

Als langjährige auto motor und sport-Abonnenten (und dadurch vom Lesen verführt), erwarben wir kürzlich „zu recht attraktiven Preisen" einige dieser „nervenschonenden amerikanischen Triebwerke" mit den vielen Dingen, „die den Aufenthalt in einem großen Amerikaner so angenehm machen."

Diese von Ihnen abgegebenen Beschreibungen können wir bestätigen, solange Sie von einer jährlichen Kilometerleistung von etwa 500 km ausgehen. Darüber hinaus könnten Sie Gefahr laufen, mit der an Unverschämtheit grenzenden Ersatzteilversorgung konfrontiert zu werden. Das Ersatzteillager von General Motors befindet sich für die in der Bundesrepublik zugelassenen Fahrzeuge in Antwerpen (!).

Seit vier Wochen warten wir beispielsweise nun für die Typen Camaro und Monza auf bestellte Wasserpumpen, Schläuche, Keilriemen und anderes. Deshalb erlauben Sie uns, als Zusatz zu Ihren Informationen festzustellen, daß der Aufenthalt in einem großen Amerikaner, der vier Wochen auf dem Hof der Werkstatt steht, nicht mehr so angenehm ist.

Werner Thomas, Darmstadt

Schwierige Ersatzteilversorgung: Ami-Auto

Die Preis-Preis-Spirale

Editorial Heft 7.

Offenbar wollen Sie sich jetzt endgültig auf ein Niveau hinabbegeben, auf dem sich „Stern" und „Spiegel" giftverspritzend bewegen. Wird auto motor und sport nicht nach privatwirtschaftlichen Prinzipien geführt? Wie oft ist denn in den letzten, sagen wir, zehn Jahren der Verkaufspreis Ihres Blattes erhöht worden?
Die Stabilitätszeiten sind vorbei. Heute diktieren die Vetters, die Klunckers, die Simoneits.

Dr. R. Klesser, Aerzen

Der Heftpreis von auto motor und sport stieg von einer Mark (1949) über 1,20 DM (1951), 1,50 DM (1957), 1,80 DM (1970), 2 DM (1972) auf 2,50 DM (1974). In den letzten 10 Jahren wurde der Preis nur dreimal erhöht. Red.

Von der Piste auf die Straße?

Automobilsport heute und sein Einfluß auf das Serienauto. Heft 5, Seite 139.

Einhaken muß ich bei den Spoilern. Ihre Entwicklung beruht doch wohl eher auf der Erkenntnis, daß unsere Serienkarosserien im Tourenwagensport aerodynamische Nachteile aufweisen, die nur mit derartigen Provisorien behoben werden können, ohne eine vollkommen neue Karosserie bauen zu müssen. Es ist wohl kaum anzunehmen, daß künftige Serienfahrzeuge ausnahmslos solche Schneeschaufeln aufweisen.

Michael Pfaff, Emmendingen

Klassenprimus

50 000 km-Dauertest Audi 50 GL. Heft 6, Seite 72 und Briefe.

Den von Ihnen gewonnenen Erkenntnissen kann ich als Besitzer eines Audi 50 LS (bisher 16 000 km in gut zehn Monaten) nur zustimmen. Der Audi ist sicherlich ein hervorragendes Auto, doch weist er einige typische Mängel auf.
Beispielsweise das von Ihnen erwähnte ständige Klappern der Heckabdekkung und der unregelmäßige Leerlauf bei kaltem Motor. Ärger mit der Elektrik hatte ich jedoch nicht, dafür aber mit dem Motor: Nach 15 000 km mußte der Motor zerlegt werden; der Zylinderblock und die Zylinderkopf-Dichtung wurden plangeschliffen, da starker Ölverlust auftrat.

Friedhelm Peiffer, Grevenbroich

Gurtanlegepflicht

Anläßlich der Einführung der Gurtpflicht zum 1. 1. 76 haben Sie es für richtig gehal-

Gurtpflicht eingeführt: Verkehrsminister Gscheidle

ten, den Bundesverkehrsminister dazu zu hören und auch gleichzeitig die Ansicht einiger Autofahrer zu diesem Thema zum besten zu geben. Danach sieht es nicht so aus, als ob sich das Vertrauen auf die Einsicht der Autofahrer durchsetzen würde und man letzten Endes ohne die sehr fragwürdige Bestrafung auskommt. Man sollte deshalb noch viel mehr dazu tun, um die Einsicht zu vertiefen, daß das Anlegen des Gurtes vorteilhaft ist, aber niemals unter Zwang und Strafe gestellt werden darf, so lange nicht eindeutig feststeht, daß man angeschnallt jeden Unfall besser übersteht.
Es ist hier noch einiges nachzuholen. Als Augenarzt möchte ich besonders dar-

So schön es ist, daß man heute die Haare länger tragen und in die Stirn kämmen kann ..

.. so hat es doch einen Nachteil: Beginnender Haarausfall wird dabei leicht übersehen

Haarausfall beginnt immer ganz harmlos.

In den meisten Fällen ist Haarausfall die Folge von Ernährungsstörungen in der Kopfhaut, die sich im Anfangsstadium kaum feststellen lassen. Diese Störungen bringen die Lebenskraft der Haarorgane in einem langsam fortschreitenden Prozeß zum Erliegen.

Dieser Prozeß wird durch die tägliche Zufuhr der biologischen Haarnahrung NEO-Silvikrin aufgehalten.

Die Wirkstoffe des Präparates gelangen in das Gewebe der Kopfhaut, das die Haarkeime umgibt.

Dank dem nur in NEO-Silvikrin enthaltenen Zellaktivator „TMX" werden die Haarzellen befähigt, wieder mehr Nährstoffe aufzunehmen, eigene Energien zu entwickeln und den Rhythmus der Zellteilung zu normalisieren.

Hierdurch können kümmernde und erschöpfte Haarwurzeln sich wieder langsam erholen.

Die noch lebensfähigen Haarwurzeln erhalten neue Wachstumsimpulse. Sie bilden als erstes Zeichen der Regeneration feine Flaumhaare, die nach und nach die schütter gewordenen Stellen der Kopfhaut bedecken. Das Haar wird dichter und kräftiger.

NEO-Silvikrin befreit die Kopfhaut von Schuppen und beugt durch seinen antibakteriellen Effekt der Bildung neuer Schuppen vor.

NEO-Silvikrin muß täglich mindestens 1mal angewendet werden.

Jeder Tropfen NEO-Silvikrin hat die Kraft, Hunderte von haarbildenden Zellen zu aktivieren.

Das Silvikrin-Programm:
NEO-Silvikrin-Konzentrat
Silvikrin Biolog. Haarwasser
Silvikrin Shampoo-med
Neu: Silvikrin Biolog. Haar-Schaum
gibt Männerhaar Struktur und Fülle.

76 © HAHN

Praktisch, zuverlässig und stark ...das ist Chrysler Marine!

Chrysler 6 PS „Special"
Preis und Technik sind seine Stärken.
Führerscheinfrei!

Der meistgekaufte Chrysler der letzten Saison – jetzt bietet er noch mehr: Zusätzliche Rückfahrsperre verbessert die Manövrierfähigkeit; gesenkter Kraftstoffverbrauch und abgestimmter Propeller erhöhen den Wirkungsgrad. Ein wassergekühlter Zwei-Zylinder, der seine Kraftreserven aus 147 cm³ schöpft und mit Vollgetriebeschaltung ausgestattet ist.
Der Chrysler 6 PS „Special"– preiswert, wirtschaftlich, einmalig – jetzt ganz in Chryslerweiß.

Chrysler 35 PS. Der Kraftgeladene

Seit 10 Jahren produzieren wir ihn. Aber noch nie konnten wir ihn so entscheidend verbessern, wie das neue Modell. Größere Kraft und höhere Geschwindigkeit. Kompakter und leichter. Leiser durch doppelten Schaft. Und verminderter Kraftstoffverbrauch. Der neue 35 PS von Chrysler – vielseitig, zuverlässig und preiswert.

Chrysler 75 PS – 135 PS
Wilde Kräfte, die auf Knopfdruck gehorchen

Unsere ganze 50-jährige Erfahrung und das Wissen von morgen haben wir in diese Außenbordmotore gepackt. Bootfahren wird mehr als Vergnügen. Es wird zum Erlebnis. Sie können wählen zwischen zwei sportlichen Drei-Zylinder-Motoren mit 75 und 90 PS oder den verbesserten Vier-Zylinder-Motoren mit 105, 120 und 135 PS. Leistung, Laufruhe, Bedienungskomfort, Sicherheit – das ist Chrysler Marine.

Zum Motor jetzt das Super-Zubehör-Paket*

Vollständige Bedienungselemente und Instrumentierung, wie bei einem Innenbord-Motor: Gas-Schalthebel, Drehzahlmesser, Voltmeter und Betriebsstundenzähler für alle Motoren ab 75 PS – Zum absoluten Sonderpreis! Fragen Sie Ihren Händler.

*gilt nur für BRD und West-Berlin

CHRYSLER Marine

Chrysler läßt Sie nicht im Stich

Chrysler – für jeden die richtige Größe!
PS 3,6 · 5 · 6 · 8 · 10 · 15 · 20 · 25 · 35 · 45 · 55 · 60 · 75 · 90 · 105 · 120 · 135

Importeur Schweiz: S. Kisling + Cie AG, Badener Str. 816, CH 8048 Zürich
Importeur Österreich: Happy Boat, Kaiserstr. 17, A 1070 Wien

Farbiger Gesamtkatalog Chrysler '76
Ich interessiere mich für Motoren:
☐ bis 10 PS ☐ 15 - 35 PS ☐ 45 - 60 PS ☐ Komplettangeb. 75 - 135 PS
Bitte anfordern bei Chrysler Marine Deutschland GmbH, Abt. 492
Postfach 1204, 5000 Köln 50

Name: _____
Straße: _____
PLZ/Ort: _____

Leserbriefe

auf hinweisen, daß die Augenkliniken in den letzten Jahren zunehmend bei Autounfällen schwere Augenverletzungen zu behandeln hatten, die Erblindung oder schwerste Sehminderung zur Folge hatten. Diese Verletzungen traten fast ausschließlich bei nichtangeschnallten Autofahrern auf. Eine Umfrage bei den Augenkliniken könnte diese bedauerliche Feststellung noch bekräftigen.

Dr. F. Schreiber, Lohr

Erinnern Sie sich?

BMW Isetta: das Ei, das aus der Kälte kam. Heft 5, Seite 52 und Briefe.

Ich fahre seit drei Jahren in einem Erinnerungsstück, Zweitauflage 1957, täglich die Strecke von meiner Wohnung zur Arbeitsstätte und zurück. Dabei arbeitet das Gerät klaglos in dem von Ihnen beschriebenen Leistungsspektrum. Dazu bedarf es also keiner Ergänzung.
Erwähnenswert scheint mir die Reaktion der Mitmenschen heute auf das Erscheinen des „Vorderlader-Coupés" im Straßenverkehr. Kleinkinder an der Hand ihrer Mütter weisen unverhohlen mit dem Finger auf das Fahrzeug und lachen ohne Hemmung. Jungen im Alter zwischen 10 und 12 Jahren betrachten das Coupé mit entsprechendem Sachverstand, beim Erkennen des BMW-Zeichens auf der Tür macht sich jedoch bei ihnen eine Verblüffung breit, die geeignet scheint,

BMW Isetta

dem Image von BMW zu schaden. Teenager tauschen ihre Ansichten über das BMW-Coupé kichernd hinter vorgehaltener Hand, sie drehen sich erst um, wenn sie sich unbeobachtet wähnen. Interesse findet die Isetta allemal; es gibt auch Leute, die sie bei einer Neuauflage sofort kaufen würden. Ein technisches Detail muß ich doch noch hinzufügen: Die Isetta kam damals schon mit einem Scheibenwischer aus, wie heute der Scirocco oder der CX 2000.

Edgar Fischer, Jever

Test Lancia Beta HPE

Heft 7, Seite 82.

Vor kurzem hatte ich Gelegenheit, den HPE auf Land-

auto motor sport

Herausgeber:
Paul Pietsch
Ludwig Vogel

Redaktionsdirektor:
Ferdinand Simoneit

Chefredaktion:
Fritz Reuter
Klaus Westrup
Dipl.-Ing. Gert Hack

Geschäftsführender Redakteur:
Helmut Luckner

Grafische Gestaltung:
Robert Rettenmayr

Produktion:
Otto Goebel (Ltg.)

Horst Steindel
(Chef vom Dienst)

Redaktion:
Clauspeter Becker
(Sonderaufgaben)

Uwe Brodbeck
(Verkehr)
Ing. Helmut Eicker
(Technik, Leiter der Testabteilung)
Horst Hamel
(Dokumentation)
Harald Kaiser
(Sport)
Götz Leyrer
(Ltg. Ratgeber)
Karl Mauer
(Ltg. Sport)
Michael Mehlin
(Testwagen)
Hans-Robert Richarz
(Magazin)
Hannes Scholten
(Ltg. Unterhaltung)
Werner Schruf
(Test und Technik)
Eberhard Streib
(Testabteilung)
Ute Teichmann
(Testabteilung)
Klaus Wießmann
(Test und Technik)

Grafik:
Martin Ebergenyi,
Andreas Olbrich,
Franz Olinowetz,
Rainer Schuler

Fotografen:
Hans Peter Seufert
Elmar Thoma
Julius Weitmann

Zeichner:
Walter Gotschke
Rolf Kutschera

Ständige Mitarbeiter:
Fritz B. Busch
Paul Frère
Dipl.-Ing. Dieter Korp
Hartmut Lehbrink
Rolf Lohberg
Heinz Prüller
Dr. Paul Simsa

Auslandskorrespondenten: Marc Madow, Los Angeles; Wallace Wyss, Verdugo City; Gordon Wilkins, London; Jean Bernardet, Paris;

straßen und der Autobahn zu bewegen. Hinsichtlich der Fahreigenschaften gebe ich Ihnen recht. Es trifft auch zu, daß der Motor „untenherum" verhältnismäßig träge wirkt. Andererseits drehte die Maschine auf der Autobahn bereitwillig 6000/min, was ca. 190 km/h entspricht (vielleicht Rückenwind). Bedenklich erscheint mir aber die daraus resultierende Kolbengeschwindigkeit von 18 m/s, insofern dürfte die Gesamtübersetzung bzw. die des fünften Ganges zu kurz sein.

Enttäuschend – gerade bei einem Italiener – die Innenausstattung. Die planlose Anordnung der Schalter und Hebel, die Unübersichtlichkeit der Instrumente sowie die geschmacklosen Farben im Innenraum müßten geändert werden. Das braune Plastikmaterial wirkt billig, die Zweifarbigkeit der Polsterung geradezu amerikanisch bunt. Die Bereifung ist ein Skandal. Wenn man bedenkt, daß SR-Reifen 180 km/h teilweise nur kurzfristig aushalten, sind HR-Reifen geradezu lebensnotwendig. Hier sollte der TÜV einschreiten, statt sich mit der Form von Spoilern und Kotflügelverbreiterungen zu befassen.

Hans Lepper, Bonn-Duisdorf

Hohe Drehzahlen: Lancia Beta HPE

Der Listen-Reiche

Gebrauchtwagen-Papst Hanns W. Schwacke und sein Monopol nach Marshall-Plan.
Heft 7, Seite 14.

Schwacke

Besten Dank für Ihren amüsanten und sachlichen Bericht, den ich heute morgen vor meinem täglichen 20-km-Skilanglauf gelesen habe.

H. W. Schwacke, der „Pistenreiche", Pfäffikon

Bernard Cahier, Evian-les-Bains; Giovanni Conte Lurani, Mailand; Gianni Rogliatti, Turin.

Verlag: Vereinigte Motor-Verlage GmbH + Co KG Stuttgart Leuschnerstraße 1 Tel.: 07 11/21 42–1 FS: 07/22 036

Redaktion: auto motor und sport 7000 Stuttgart 1, Postfach 1042

Anzeigen-Verkaufsleiter: Hansjörg Schwab; für den Inhalt verantw. Helmut Fligg. Vertrieb: Albert Manz. Herstellung: Hugo Herrmann (Stgt.), Heinrich Regan (Mch.). Druck: Gruner – Jahr AG & Co, Itzehoe.

Tiefdruckpapiere der Papierfabrik Albbruck, Printed in Germany.

auto motor und sport erscheint 14täglich, mittwochs. – Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in solchem Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten.

Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde.

Lieferung durch Verlag, Post oder Buch- und Zeitschriftenhandel.

Einzelheft DM 2,50 (einschl. MwSt.). Bezugspreis direkt ab Verlag vierteljährlich DM 14,40 (einschl. 5,5% MwSt.). Kündigung des Abonnements vier Wochen vor Vierteljahresende.

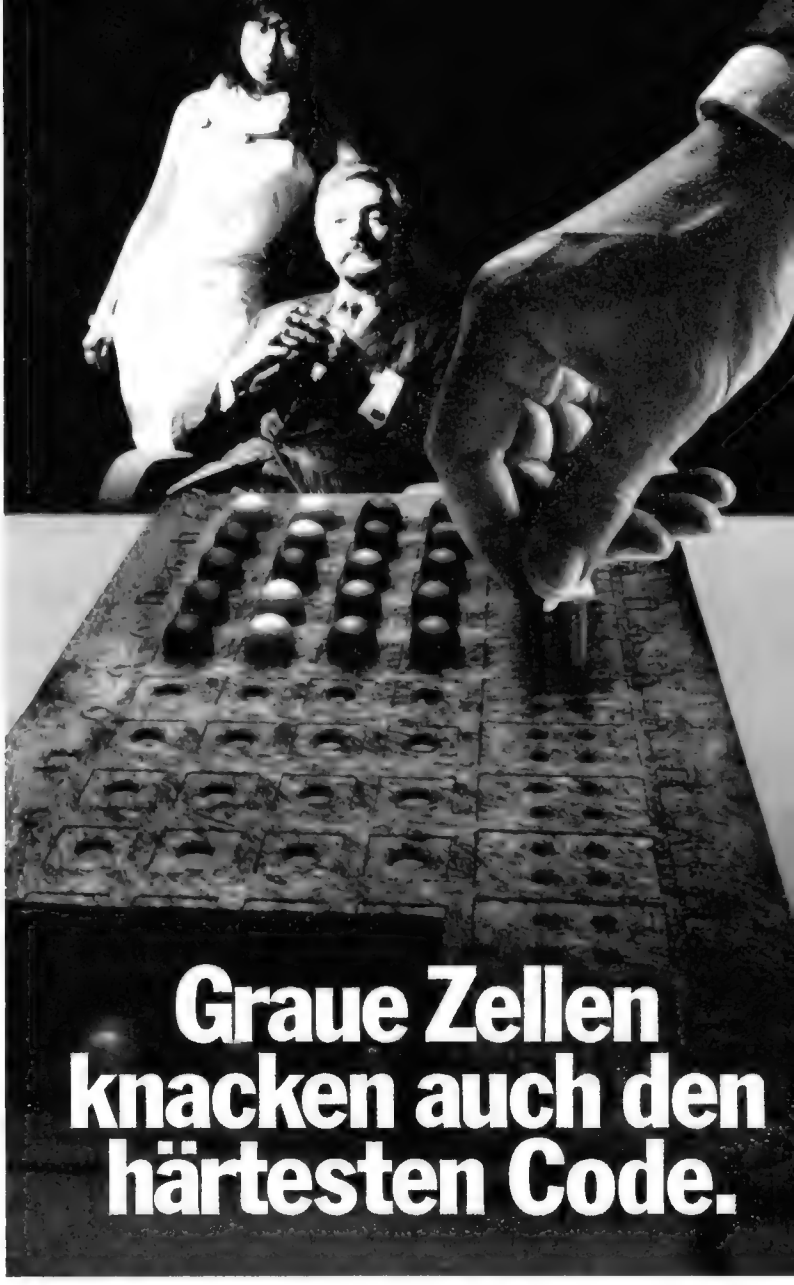
Postscheckkonto: Stuttgart 161 37. Bankkonto: Dresdner Bank AG Stuttgart 9 022 284.

Anzeigenpreisliste Nr. 29 – Gerichtsstand Stuttgart.

Im gleichen Verlag erscheinen: „Motor Revue", „Flug-Revue/flugwelt international", „lastauto omnibus", „lastauto omnibus-katalog", „mot auto-journal", „auto-Katalog", „sport auto".

Im Motor-Presse-Verlag GmbH & Co KG: „Das Motorrad", „Motorrad-Katalog", „fiat fahren".

Beilagenhinweis: Jeweils einer Teilauflage dieser Ausgabe liegt ein Prospekt der Fa. Nöldeke, Konstanz, und der Fa. Enzyklopädische Literatur, München, bei.



Ein anspruchsvolles Denk- und Taktikspiel – ausgeklügelt für kluge Köpfe.

Der Farb-Code des Gegners ist geheim. Wie lautet die Kombination? Zug um Zug werden Vermutungen zur Gewißheit. Dringen Sie mit Superhirn in die Welt ein, wo helle Köpfe Licht ins Dunkel streng geheimer Schlüssel und Codes bringen.

Parkern Sie mit!

PARKER
Weltbekannt durch MONOPOLY

PARKER ... mehr als nur ein Spiel

auto motor sport Die Mannschaft

Michael Mehlin, 35, verantwortlich für Testwagen, hat ein sehr lautstarkes Hobby. Denn Mehlin, der wie kein anderer in der Redaktion Autos fotografischer Effekte wegen um Kurven „herumläßt", spielt Schlagzeug in der Stuttgarter Dixieland-Kapelle „Royal Garden Ramblers".

Zur Trommel kam der im Schwarzwald wohnende Junggeselle über das Blasinstrument Posaune, mit dem er seit seinem achtzehnten Lebensjahr umgeht. Doch da der Schlagzeuger in der damaligen Band schlecht war, griff Mehlin „nur versuchsweise" selbst zu den Stöcken, und das offensichtlich mit Erfolg. Denn seitdem hängt die Posaune unbeblasen an der Wand, und das zu transportierende Musiker-Gepäck wurde mehrere Nummern größer. Jedesmal, wenn der Testwagen-Verantwortliche Trommel und Becken im Auto zu verstauen beginnt, bedauert er, daß er nicht Piccolo-Flöter geworden ist.

Zu Autos hat der Jazzplatten-Sammler, dessen rarste Stücke vor einiger Zeit in der Südfunk-Sendung „Swing-Souvenirs" zu hören waren, ein sehr herzliches Verhältnis. In seinen Garagen stehen lauter grünlackierte Engländer, die im Hubraum schön gestaffelt sind: ein Austin Mini Moke, ein Austin Healey Sprite und – als Paradepferd – ein Austin Healey 3000 Mk III.

Am liebsten freilich fährt der Kurven-Experte, der sich für eine Filmfirma schon dreimal an dafür ausgesuchten Stellen mit dem Auto unbeschadet überschlagen hat, Mercedes oder Porsche. Den einen, erklärt Mehlin, des Reisens, den anderen des Rasens wegen.

Nächsten Samstag morgen. Gehen Sie mit jemand, den Sie liebhaben, zum Sansui-Händler!

Samstag morgen ist wie geschaffen für eine Vorführung bei Ihrem Sansui-Händler. Prüfen Sie den 771 Stereo-Receiver (40 W x 2 Dauerleistung) oder die andere hochwertige Modelle 661 (27 W x 2 Dauerleistung) und 551 (20 W x 2 Dauerleistung). Probieren Sie den neuen SR 525 Plattenspieler mit Direktantrieb und aussergewöhnlich geringer Gleichlaufschwankung, hören Sie Lautsprecherboxen von neuartiger Konstruktion und Klangqualität.

Machen Sie diesen Samstag einen Hi-Fi-Probiermorgen! Und nehmen Sie jemand Liebes mit! Sie wird es Ihnen danken.

Sansui

Alleinvertreter für die Bundesrepublik:
Compo Hi-Fi GmbH
675 Kaiserslautern, Am Messeplatz 1

Sansui Audio Europe S.A., Diacem Building,
Vestingstraat 53/55 - B-2000 Antwerpen, Belgien.

Alfa Romeo Vertriebs GmbH, 6230 Frankfurt/M.-Griesheim, Lärchenstr. 110, Tel. (0611) 3 90 31, Filialen: Bremen-Hemelingen, Tel. (0421) 45 02 76, München, im Euro-Industriepark, Tel. (089) 31 62 63

HAMBURG–MÜNCHEN SCHAFFEN SIE IM ALFASUD ZWEI STUNDEN FRISCHER.

Auf langen Strecken zeigt es sich, wie es um die inneren Werte eines Autos bestellt ist. Prüfungen dieser Art besteht der Alfasud leicht. Zum einen verfügt er über einen in seiner Klasse einmalig großen Innenraum, was Platz gibt für Fahrer und Beifahrer.

Ein verstellbares Lenkrad erlaubt es dem Fahrer, die Position einzunehmen, die sich als die ermüdungsfreieste erweist. Und – nicht zu unterschätzen – eine extreme Geräuschisolierung hält die Phonwerte in wohltuenden Bereichen.

Eine Spitze von über 150 km/h sorgt schließlich dafür, daß man vom Fleck kommt. Und als Wohltat für den Geldbeutel erweisen sich die 7,6 Liter Benzinverbrauch auf 100 km.

ALLES IN ALLEM: DER ALFASUD IST DAS RICHTIGE AUTO FÜR JEDEN, DER HERZ UND VERSTAND HAT UND VIEL UNTERWEGS IST.

Foto: Seufert

Alles über BMW

Am Anfang, es war im Kriegsjahr 1916, standen Flugmotoren – gebaut auch für Richthofens roten Kampfflieger und für Junkers' Ju 52. Der rasende Propeller wurde denn auch zum Firmenzeichen: Die Bayerischen Motoren Werke – BMW – waren immer gut für beste Motoren. Später kamen Automobile ins Programm und Motorräder. Was BMW auch tat, im Mittelpunkt war immer ein Motor.

Aber dann, nach dem Zweiten Weltkrieg, schien alles aus und vorbei. Die Geschäftspolitik wurde ziellos: BMW bot Wagen nur für kleine Leute (den Auto-Ersatz Isetta und den BMW 600) und für reiche (die Achtzylinder) an – das Millionenheer der aufstrebenden Lohn- und Gehaltsempfänger blieb von einem schwachen Management unentdeckt. Und selbst das Glück verließ Bayerns Gloria. 1957, zum Beispiel, wagten die Konstrukteure, dem damaligen Bundeskanzler Konrad Adenauer eine repräsentative Großkalesche vorzuführen und die Hoffnung zu haben, Regierungs- und Geldprominenz im Wirtschaftswunderland als BMW-Fahrer gewinnen zu können. Bei der Probefahrt fand der Musterwagen auch das Wohlgefallen des alten Herrn; aber beim Aussteigen stieß sich der Kanzler den Hut vom Kopf – Bonn blieb beim guten Stern. Die Automobilproduktion brachte bei BMW soviel Verlust, daß die Aktionäre als letzten Ausweg aus der anhaltenden Misere den deprimierenden Vorschlag diskutierten, BMW einem anderen Automobilkonzern doch einfach einzuverleiben.

Der Vorschlag kam, wie die Geschichte zeigt, nicht durch. Und ein Fremder, der Großindustrielle Herbert Quandt, bot unerwartet seine Hilfe an; er brachte Geld und Manager mit. Die „Nische" wurde entdeckt: eine erfolgversprechende Marktlücke für sportliche und anspruchsvolle Vierzylinder. Hier machte sich BMW breit und überschritt bald die Nischen-Grenze: Sechszylinder wurden zum neuen Symbol, die Motoren blieben der Mittelpunkt. Und heute – alles Unglück ist nur noch Historie – sprechen die Könner von BMW bereits von einem Zwölfzylinder – es wäre der einzige Zwölfzylinder der Autobauer-Nation Deutschland. Kommt dieser Zwölfzylinder? Was plant BMW überhaupt für die 80er Jahre im Automobil- und Motorradgeschäft? Die Antworten stehen auf den nächsten Seiten: Alles über BMW.

Das BMW-Programm vor der BMW-Verwaltung in München

Es begann mit Flugmaschinen

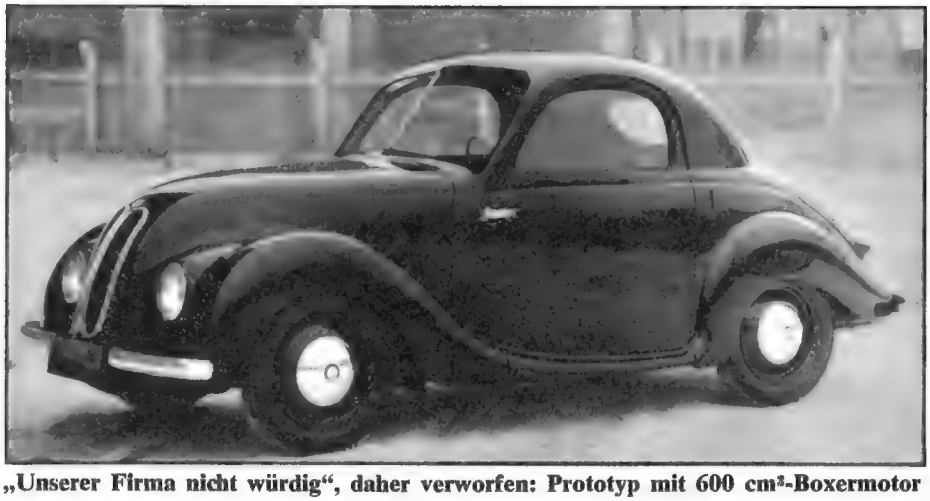
Die Geschichte der Bayerischen Motoren Werke.

Am Oberwiesenfeld, wo Münchens erste Flugzeuge in die Lüfte knatterten, errichtete Gustav Otto 1911 die Bretterhallen seiner „Flugmaschinenfabrik", und unweit, in Milbertshofen, begann Karl Rapp 1913 mit Schiffs- und Flugmotorenbau. Im Ersten Weltkrieg wuchsen die bescheidenen Fabriken zu Rüstungswerken: „Bayerische Flugzeugwerke AG" und – mit großem Neubau ebenfalls am Oberwiesenfeld – „Bayerische Motoren Werke", Gründungsjahr war 1916.

Ruhm der frühen Jahre: BMW R 47

Auto-Auftakt mit Qualitätsbeweis: Dixi-BMW mit Alpenfahrt-Siegeskränzen 1929

Ohne Band, mit Liebe: Produktion 1937



„Unserer Firma nicht würdig", daher verworfen: Prototyp mit 600 cm³-Boxermotor

Bei Kriegsende standen beide Firmen vor der Überlebensfrage. Die Flugzeugwerke waren auf den Boden gezwungen und bauten, was sie konnten: Werkzeugschränke, Büromöbel und dergleichen, ab 1921 ein Zweitakt-Leichtmotorrad namens Flink. Die Nachbarn fanden Rendite mit Luftdruckbremsen für Kunze-Knorr und Einbaumotoren. 1922 erwarb der Finanzmann Camillo Castiglioni die beiden Unternehmen, gab das Motorenwerk an Kunze-Knorr ab und verlegte die Motorenproduktion in das Flugzeugwerk an der Lerchenauer Straße. Dort blieben die Bayerischen Motoren Werke bis heute. Das Markenzeichen symbolisiert einen rotierenden Propeller in den weiß-blauen Farben Bayerns.

Ein Zweizylinder-Boxermotor, ursprünglich für stationäre Verwendung gedacht, fand Anklang bei Motorrad-Konfektionären, vor allem bei Victoria. Er wurde durchweg längs eingebaut. 1922 erwarb BMW die Lizenz eines Motorrads für diesen Motor, doch diese „Helios" fuhr sich mäßig und vergrämte Victoria. 1923 löste der vormalige Rapp-Ingenieur Max Friz, BMW-Cheftechniker von 1916 bis 1945, das Problem mit einer revolutionären Motorradkonstruktion, der BMW R 32 mit dem Boxermotor quer und Kardanwelle.

Auch mit dem wieder gefragten Flugmotorenbau gelangte BMW in den zwanziger Jahren zu Ruhm. Ein Auto anzuschließen, lag nahe. Fast hätte man ein ebenso revolutionäres Design gewählt wie bei den Motorrädern. Wunibald Kamm, später durch wichtige Stromlinienforschungen bekannt geworden, hatte für die Schwäbischen

So ein Kredit ist kein Problem.

Ein Kredit ist was ganz Normales.

Auch bei der Sparkasse, weil wir Ihre Probleme und Wünsche kennen.
Die kleinen und die großen.
Zum Beispiel neue Möbel. Kommen Sie vor Ihrem Kauf beim Händler zu uns.
Lassen Sie sich beraten. Wir sagen Ihnen, was wir für Sie tun können
und wie Sie mit der Rückzahlung am besten zurechtkommen.
Wir passen uns Ihren persönlichen Verhältnissen an.

**Wenn Sie Geld brauchen,
sprechen Sie erst einmal mit uns.**

wenn's um Geld geht
Sparkasse

Hüttenwerke AG (SHW) in Böblingen einen Prototyp mit selbsttragender Leichtmetallkarosserie, hydraulisch gedämpfter Einzelradfederung und Frontantrieb entwickelt; der wassergekühlte 1,03 Liter-Zweizylinder-Boxermotor paßte zur BMW-Philosophie.

Doch die Geschäftsführung scheute das Risiko. BMW erwarb 1928 vom Schapiro-Konzern die Dixi-Automobilwerke in Eisenach, die im Jahr zuvor die Lizenz des kleinen Austin Seven erworben hatten; aus dem Dixi wurde der BMW 3/15 PS. Mißtrauen gegen die Fähigkeiten eines Kleinwagens im Straßenverkehr räumte BMW durch Siege bei Internationalen Alpenfahrten aus.

Während der Wirtschaftskrise versuchte BMW 1930, die Fabrik an Ford zu verkaufen; der Dixi-BMW war nett, aber allzu klein. Nach reichlich schweren Karosserien entwickelten die Münchner Konstrukteure einen geräumigeren Nachfolger, den BMW 3/20 PS AM 4. Die neue Maschine mit hängenden statt seitlich stehenden Ventilen wurde ein guter Wurf, doch an Vorderachse und Lenkung gab es doch noch einige Probleme zu lösen. Versuchsleiter Rudi Schleicher, der sich bei den Motorrädern große Meriten erworben hatte, lotste einen neuen Mann ins Haus: Fritz Fiedler, zuvor bei Horch, führte die BMW-Automobilentwicklung von 1932 bis 1966.

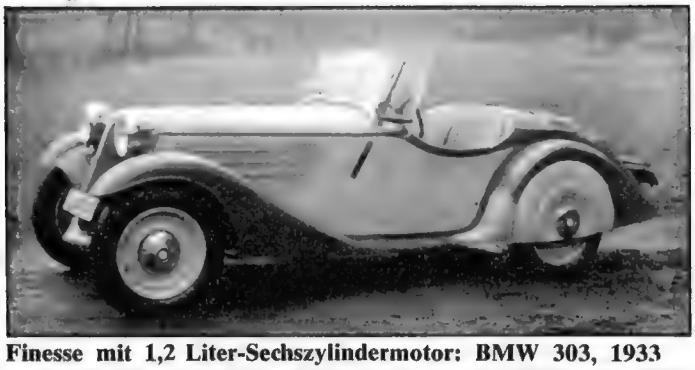
Sein neues Chassis für den 1,2 Liter-Sechszylinder Typ 303 von 1932 feierte Triumphe als Basis der imageprägenden Sportwagen, die im BMW 328 von 1937 gipfelten. Fiedler formte die Vorkriegs-Generation der 320er-Limousinen und Cabriolets mit eleganten Versionen (Typ 327), und wenn es nach ihm gegangen wäre, hätte BMW 1950 mit einem feinen kleinen 600 cm³-Coupé zeitgemäß angefangen wie einst mit dem Dixi-BMW.

Doch der damalige Verkaufschef befand, „ein solches Erzeugnis ist unserer Firma nicht würdig. Wir bauen für die Crème der Gesellschaft". Die große 500er Reihe stürzte die schwer kriegsgeschädigte Firma ins Desaster, der gleiche Mann holte die Isetta ins Haus. Es ist phänomenal, wie das BMW-Image beim Publikum über die Durstzeit hinweg eine Erwartung lebendig hielt, die schließlich belohnt wurde.

Paul Simsa

Richtiges Auto in Kleinformat: BMW 3/15 PS (750 cm³), 1929

Des Traumsportwagens erste Form: BMW 315/1 und 319/1, 1934



Finesse mit 1,2 Liter-Sechszylindermotor: BMW 303, 1933

Formvollendung, Komfort und gutes Handling: BMW 327, 1937

Zweiliter-Champion auf Piste und Straße: BMW 328, 1937

Reisewagen mit sportlichem Charakter: BMW 326, 1936

Es ist ein kleiner Unterschied, ob ein Unternehmen seit 74 Jahren an Deutschlands Straßen Benzin verkauft. Oder nicht.

Shell Tankstelle, Radolfzell 1931

Shell Selbsttank-Station, Düsseldorf 1976

Schon als die Automobil-Industrie noch in den Kinderschuhen steckte, war Shell an Deutschlands Straßen zu Hause. Damals waren es einfache Hand-Pumpen, von denen der Kraftfahrer seinen Kraftstoff bekam. Heute fahren Sie an die modernen Shell Selbstbedienungs-Stationen, die weit mehr bieten als nur einen guten Kraftstoff für alle Motoren. Super-, Benzin- und Diesel-Kraftstoff.

Aufgehängte Tankschläuche erleichtern das Tanken und eine schnellere Abfertigung. Service-Inseln versorgen Sie mit Wasser und Luft. Motorenöl wird in vier Minuten gewechselt. Und schließlich bietet der Shell Shop für Pkw und Fahrer ein reiches Angebot nützlicher großer und kleiner Dinge.

Shell war von Anfang an dabei. Und hat seine Kraftstoffe und Öle und nicht zuletzt seine Tankstellen dem jeweiligen Fortschritt des Automobils angeglichen.

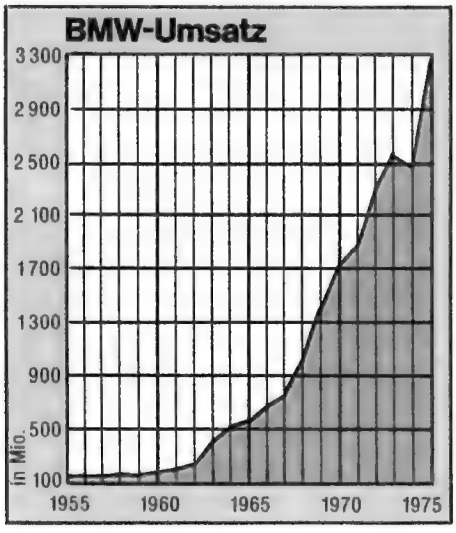
Shell ist an Deutschlands Straßen zu Hause. Und das nicht erst seit gestern.

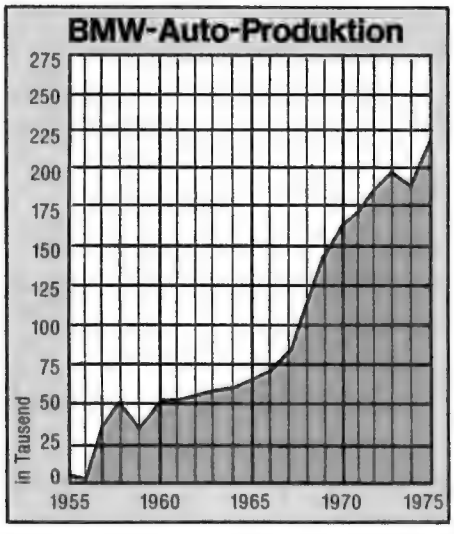
Shell.
Auch im Kleinen groß.

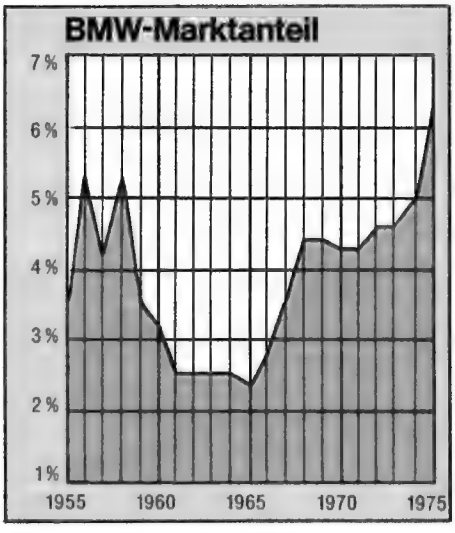
Nicht nur gute Zeiten

20 Jahre BMW in Zahlen.

Börsenberichte und Kurszettel galten vor 17 Jahren auch bei wirtschaftlichen Laien eine Zeitlang als wichtigste Lektüre. Nicht nur die damals etwa 20 000 Kleinaktionäre der Bayerischen Motoren Werke AG sahen mit jedem Tag einen Teil ihres Geldes schwinden, auch das Heer der BMW-Freunde beobachtete den rapiden Kursverfall der bayerischen Traditionsaktie mit wachsender Sorge.







In der Tat stand BMW um die Wende der fünfziger auf die sechziger Jahre unmittelbar vor der Pleite. Während sich alle anderen deutschen Automobilfirmen in Wolfsburg, Köln, Rüsselsheim und Stuttgart über volle Auftragsbücher freuen konnten, schrieben die Münchner ihre Bilanzen mit roter Tinte.

Allein die bucklige Isetta und der skurile 600 hatten für einen Verlust von insgesamt 14 Millionen Mark gesorgt, der barocke V8 brachte der Konzernkasse gar ein Loch von 70 Millionen Mark bei. Grund: Jahrelang hatten die Modellplaner und Markt-Strategen bei BMW versäumt, attraktive Autos der Mittelklasse anzubieten. Damals baute BMW, so schrieb der Spiegel, „nur Autos für Tagelöhner und Generaldirektoren".

In höchster Not schlug Vorstands-Chef Hermann Richter-Brohm, der die Misere mit verschuldet hatte, eine Radikalkur vor. Die alten Aktien sollten fortan nur noch die Hälfte wert sein, und zu dem dann noch verbleibenden Restkapital von 15 Millionen Mark solle Daimler-Benz 70 Millionen Mark zuschießen. Ergebnis: Mercedes hätte sich mit einer Mehrheit von 82 Prozent die lästige Konkurrenz aus München total einverleibt.

Doch die Rechnung ging nicht auf, denn die Kleinaktionäre spielten nicht mit. Dem Plan des Homburger Großindustriellen Herbert Quandt hingegen stimmten sie zu. Sein Vorschlag sah vor, das Grundkapital zunächst um ein Viertel zu vermindern und später durch Ausgabe neuer Aktien an die alten Anteilseigner auf 45 Milionen Mark aufzustocken. Die Aktien, die bei der Kapitalerhöhung keine Käufer finden würden, wolle er, Quandt, übernehmen.

Am Ende der Transaktion hatte BMW einen neuen Großaktionär: Herbert Quandt, der sich im Laufe der Jahre weitere BMW-Papiere einverleibte und der heute knapp 75 Prozent des Kapitals besitzt.

Zusammen mit dem Mehrheitsaktionär hielt auch ein neues Management in der Münchner Vorstandsetage seinen Einzug. BWM-Chef Karl-Heinz Sonne führte das bayrische Autowerk wieder in bessere Zeiten. Schon das Geschäftsjahr 1962, für das Finanzfachleute des Hauses noch einen Verlust von 18 Millionen Mark geschätzt hatten, schloß mit Plus minus Null. Ein Jahr später konnten die Aktionäre erstmals eine Dividende kassieren; sie betrug sechs Prozent des Kapitals.

Seither ist kein Jahr mehr vergangen, in dem nicht BMW einen beachtlichen Gewinn erwirtschaftet hätte. Bisheriger Rekord: 1973 verdiente das Münchner Unternehmen einen Jahresüberschuß von 93,2 Millionen Mark.

1966 erlebte BMW einen so stürmischen Aufschwung, daß das Unternehmen nach neuen Fertigungskapazitäten Ausschau halten mußte. Für zehn Millionen Mark erwarben die Münchner die Firma Glas in Dingolfing, bei der fortan statt winziger Goggomobile nur noch Autos mit dem weißblauen Gütesiegel produziert wurden.

Seit dieser Zeit weiten sich bei BMW Umsatz, Produktion und Marktanteil ständig aus. Selbst das Automobilkrisenjahr 1974 konnte die Münchner nicht in Panik versetzen. Zwar mußte die Autoproduktion um 4,3 Prozent verringert werden, dennoch stieg der Marktanteil in der Bundesrepublik auf fünf Prozent an. Das vergangene Jahr schließlich beförderte BMW erstmals in den Kreis der dreifachen Umsatzmilliardäre. Rote Tinte, vor knapp zwanzig Jahren unentbehrlich beim Bilanzen-Schreiben, ist im Verwaltungshochhaus am Petuelring, unweit des Olympiageländes, nicht mehr in Gebrauch.

Hans-Robert Richarz

LORD EXTRA

Ihre Extra-Leicht-Cigarette

Überzeugend in Leichtigkeit und Geschmack

LORD EXTRA Genuß im Stil der neuen Zeit

Nikotin 0,6 mg – Kondensat 12 mg
Durchschnittswerte nach DIN 10240/42

Das Programm

Modelle und Preise.

1502, 1573 cm³, 75 PS (55 kW), DM 12 380,—

316, 1563 cm³, 90 PS (66 kW), DM 13 980,—
318, 1754 cm³, 98 PS (72 kW), DM 14 850,—
320, 1977 cm³, 109 PS (80 kW), DM 15 880,—
320 i, 1977 cm³, 125 PS (92 kW), DM 17 980,—

2500, 2494 cm³, 150 PS (110 kW), DM 23 260,—
2.8 L, 2788 cm³, 170 PS (125 kW), DM 26 980,—
3.0 L, 2985 cm³, 180 PS (132 kW), DM 29 980,—
3.3 Li, 3299 cm³, 200 PS (147 kW), DM 42 960,—
3.0 S, 2985 cm³, 180 PS (132 kW), DM 27 960,—
3.0 Si, 2985 cm³, 200 PS (147 kW), DM 30 580,—

518, 1766 cm³, 90 PS (66 kW), DM 16 640,—
520, 1990 cm³, 115 PS (85 kW), DM 17 840,—
520 i, 1990 cm³, 130 PS (96 kW), DM 19 580,—
525, 2494 cm³, 145 PS (107 kW), DM 20 930,—
528, 2788 cm³, 165 PS (121 kW), DM 23 360,—
530 i (USA), 2985 cm³, 176 PS (130 kW)*

* wird in Deutschland nicht geliefert

630 CS, 2986 cm³, 185 PS (136 kW), DM 40 600,—
633 CSi, 3210 cm³, 200 PS (147 kW), DM 43 100,—

Fotos: Seufert

Wie viele Risikofaktoren haben Sie?

Unfallmöglichkeit Hobby. Welches haben Sie?

Unfallmöglichkeit Sport. Was treiben Sie?

Unfallmöglichkeit Beruf. Was machen Sie?

AKTIVER LEBEN

Denken Sie doch einmal über Ihre ganz persönlichen Risikofaktoren nach. Sie werden dabei schnell feststellen, daß immer und überall etwas passieren kann, und sich fragen, wie man sich vor den Folgen schützen kann.

Die Konsequenz: Informationen einholen über die Unfallversicherung der Alten Leipziger. Maßgeschneidert für Freizeit und Beruf, Haushalt und Hobby.

Heute handeln, wenn es um die Zukunft geht – das ist „Aktiver leben".

Senden Sie uns den Coupon, wenn Sie mehr darüber wissen wollen.

Aktiv das Leben planen mit der Alten Leipziger.

Richtig, passieren kann immer und überall mal was – senden Sie mir also kostenlos und unverbindlich Ihre Broschüre „Aktiver leben".

Name: _____

Straße/Nr.: _____

Ort: _____

Auf eine Postkarte kleben und einsenden an
Alte Leipziger, Abt. 045, Postfach 360, 6370 Oberursel/Taunus.

Unseren Fachmann finden Sie in jedem Örtlichen Telefonbuch.

Alte LEIPZIGER

Beck's verlost Kostbarkeiten aus der Kapitänskajüte

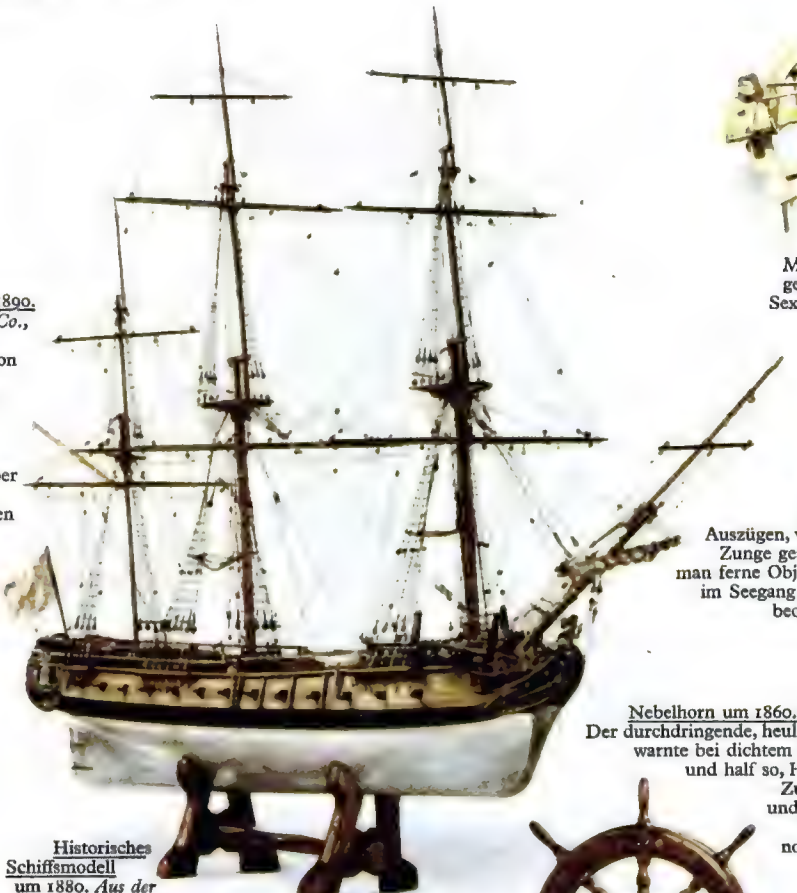
Diese wertvollen nautischen Antiquitäten verlosen wir zum Zeichen unserer Verbundenheit mit den Kapitänen, Chiefs, Rudergängern, Lukenvizen, Festmachern, Tallyleuten, Maaten, Wahrschau-, Winsch- und Schauerleuten und all den anderen Seebären und Landratten, die seit über 100 Jahren mitgeholfen haben, Beck's Bier in aller Welt berühmt zu machen.

BECK'S IST BECK'S.
In über 140 Ländern der Welt

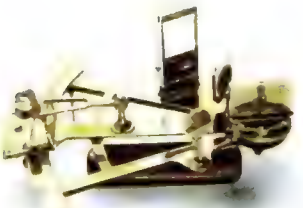
Ankerlaternen um 1890. *Hersteller: Davey & Co., London.* Schwere, massive Messingausführung. Beide Lampen stammen von einem Segelschoner.
Nach noch heute geltender Vorschrift muß ein ankerndes Schiff von über 150 Fuß Länge ein weißes Licht im vorderen Teil des Schiffes und ein weiteres Licht am Heck führen, die über den ganzen Horizont auf eine Entfernung von mindestens 3 Seemeilen sichtbar sein müssen.

Segelschiff-Trockenkompaß um 1800. *Hersteller: L. J. Harri, Amsterdam.* Die Messingschale ist zum Ausgleich der Schiffsbewegung kardanisch aufgehängt. Die Nordrichtung auf der gedruckten Windrose ist, wie in jener Zeit üblich, mit einer bourbonischen Lilie gekennzeichnet.

Kapitänsschreibtisch um 1890. *Englischer Hersteller.* Der Mahagonischreibtisch mit 8 Schubladen ist reich mit Messing beschlagen und hat eine metallgerahmte, lederbezogene Schreibplatte. In der Kapitänskajüte der „HMS Revenge" ist er lange Jahre zur See gefahren.

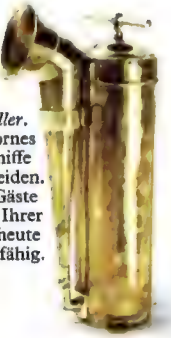


Historisches Schiffsmodell um 1880. *Aus der Sammlung der Marinewerft Le Havre.* Das originalgetreue Modell zeigt die Fregatte „Flore" (1756–1798). Dieses ursprünglich französische Schiff trug drei Namen, wechselte viermal die Nationalität, machte drei Kriege mit, wurde versenkt und wieder gehoben. Schon die fachmännisch nachgebaute Takelage zeigt, welch detaillierte Kenntnisse des Schiffsbaus und welch ungewöhnliche Fingerfertigkeit erforderlich waren, um dieses herrliche Modell zu bauen.



Oktant um 1870. *Hersteller: C. Plath, Hamburg.* Messing mit eingelegtem silbernen Limbus und Ableselupe. Mit Hilfe des Oktanten — er wurde gegen Ende des 19. Jahrhunderts vom Sextanten verdrängt — läßt sich mittels Peilung der Gestirne exakt der Standort des Schiffes bestimmen.

Teleskop um 1790. *Hersteller: Dollond, London.* Aus gezogenem Messingrohr, mit vier Auszügen, vier Linsen. Okular durch drehbare Zunge geschützt. Nur mit viel Geschick konnte man ferne Objekte von einem im Seegang rollenden Schiff beobachten.



Nebelhorn um 1860. *Englischer Hersteller.* Der durchdringende, heulende Ton des Hornes warnte bei dichtem Nebel andere Schiffe und half so, Havarien zu vermeiden. Zur Freude Ihrer Gäste und zum Leidwesen Ihrer Nachbarn ist es heute noch voll funktionsfähig.

Ruderrad, Ende 19. Jahrhundert. *Hersteller: P. Madsen, Frederikshavn.* Das Rad stammt von einem dänischen Küstenschoner. Die Holznabe beweist die frühe Herkunft, denn etwa ab Ende des 19. Jahrhunderts wurden nur noch Steuerräder mit Metallnabe gebaut.

Beck's Bier. *Hersteller: Brauerei Beck & Co, Bremen.* Merkmale: grüne Schulterflasche, schlanker Silberhals, ovales Etikett mit Schlüsselwappen, Geschmack äußerst frisch, würzig, spritzig (kein Verlosungsobjekt, da fast überall erhältlich).

Wenn Sie an der Verlosung teilnehmen wollen, schreiben Sie uns bitte auf einer Postkarte, welche der nautischen Antiquitäten Ihnen am besten gefällt. Sie nehmen dann an der Verlosung dieser Nautiquität teil.

Unsere Anschrift: Beck & Co, Postfach 107343, 2800 Bremen 1.
Einsendeschluß ist der 31. 7. 76. Verlost wird unter notarieller Aufsicht. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Nicht alle in der Reihe

BMW-Motoren: vom Stern bis zum Boxer.

Als im Jahr 1916 der erste BMW-Motor zündete, war dies ein Flugmotor. Und die Firma, die diesen Motor damals produzierte, hieß auch nicht „Bayerische Motorenwerke", sondern nannte sich „Bayerische Flugzeugwerke". Erst im darauffolgenden Jahr, als bereits 500 Flugmotoren die Hallen verlassen hatten – und kein einziges Flugzeug –, erfolgte eine Identifikation des Firmennamens mit dem Produkt.

Flugmotoren sollten noch auf Jahrzehnte hinaus eine wichtige Rolle bei BMW spielen. Sie gaben dem Dreidecker des legendären „Roten Barons" (Freiherr von Richthofen, erfolgreichster Jagdflieger im I. Weltkrieg) ebenso den notwendigen Vortrieb wie einige Jahre später der berühmten dreimotorigen Ju 52. Und als im Zweiten Weltkrieg die ersten Düsenjäger (Me 262) an den Start rollten, war auch hier BMW mit dem Strahltriebwerk 003 auf Pionierpfaden.

Eine Pionierleistung besonderer Art war der 1922 zur Serienreife gebrachte luftgekühlte Motorrad-Boxermotor. Die Bauweise dieses Motors und der damit verbundene Kardanantrieb waren so zukunftsträchtig, daß noch heute, mehr als ein halbes Jahrhundert später, ausschließlich dieses Bauprinzip bei BMW-Motorrädern gepflegt wird.

Zum Automobilmotor hingegen kam BMW wie die Jungfrau zum Kind. Mit dem Erwerb der Automobilwerke Eisenach im Jahr 1928 übernahm BMW auch die Produktion des Dixi und dessen Antrieb, einen kleinen Vierzylinder von 15 PS. Doch bald gingen die bayerischen Motorenwerker auch hier eigene Wege. Der AM 4 war der erste eigenständige BMW-Automobilmotor. Der wassergekühlte Vierzylinder leistete bei knapp 800 cm³ Hubraum beachtliche 20 PS – und das 1931. Wenig später kam ein ebenso konzipierter Sechszylinder mit 1200 cm³ Hubraum und 30 PS hinzu.

Mut zur Leistung bewies BMW auch später, 1937, mit dem Motor des berühmten Typ 328, der mit sechs Zylindern und nur zwei Liter Hubraum 80 PS realisierte. Er hatte damals einen Leichtmetallzylinderkopf, V-förmig hängende Ventile und drei Fallstromvergaser.

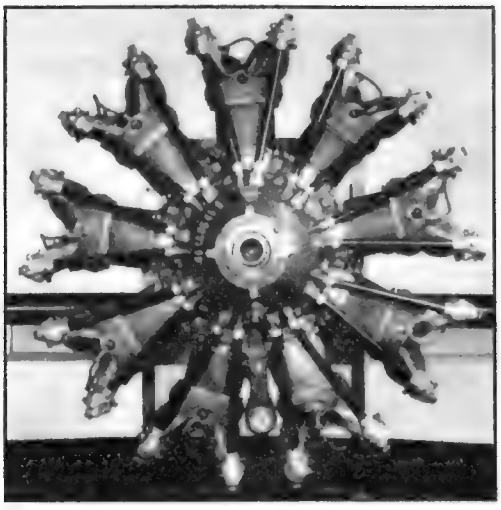
Dieser Sechszylinder diente – in modifizierter Ausführung – noch nach dem Krieg der BMW 501-Limousine als Antrieb. Wenig später kreierten die Bayern ihren ersten V8-Motor (2,6 bis 3,2 Liter Hubraum, maximal 160 PS), dessen Laufruhe und Leistung sich noch heute sehen lassen könnten.

Die Sternstunde für die bayerischen Motorenbauer schlug jedoch mit der Premiere der sogenannten „Neuen Klasse". Der BMW 1500, auf der IAA 1960 vorgestellt, wurde von einem wassergekühlten Vierzylindermotor angetrieben, der sich als ungewöhnlich ausbaufähig erwies. Typische Merkmale des Hochleistungstriebwerks: stabiler Graugußblock, fünffach gelagerte Kurbelwelle, Leichtmetallzylinderkopf, V-förmig angeordnete Ventile und eine obenliegende Nockenwelle. Dieser Motor wurde in zahlreichen Leistungs- und Hubraumvarianten (1500 cm³ bis 2000 cm³, 75 bis 130 PS) gebaut und dient auch jetzt noch allen auf dem Markt befindlichen BMW-Vierzylindermodellen als Antriebsquelle.

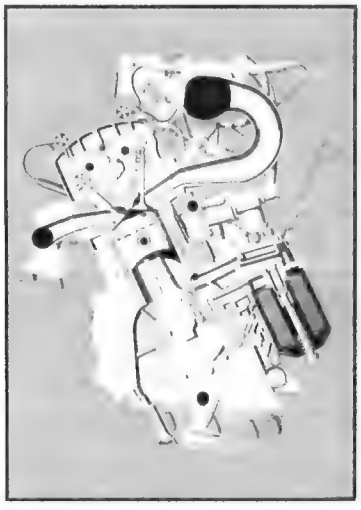
Das Konstruktionsprinzip des Vierzylinders erwies sich als so erfolgreich, daß BMW es ohne wesentliche Änderungen für die 1968 debütierenden Sechszylindermodelle übernahm. Von 2,5 bis 3,3 Liter reicht hier die Motorenpalette.

Der Ruf dieses Motors als laufruhigster und leistungsfähigster Sechszylinder seiner Klasse ist ebensowenig in Gefahr wie eine Änderung des Konstruktionsprinzips bei BMW. Auch künftige BMW-Motoren, ob dies nun ein kleiner Sechszylinder oder ein großer Zwölfzylinder sein wird, werden Hochleistungsmaschinen bekannter Machart sein. Der 1972 fertigentwickelte, jedoch nicht in Serie gegangene V8-Motor beweist dies ebenfalls: Sein Hubraum bewegt sich zwischen vier und fünf Litern, seine maximale Leistung beträgt 280 PS.

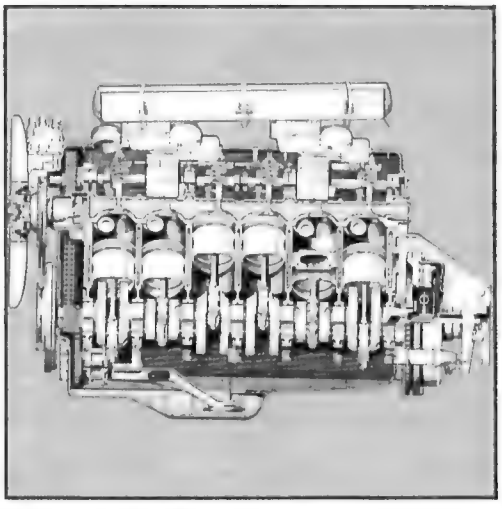
Gert Hack



Flugzeug-Sternmotor von 1931



BMW-Sechszylinder von vorne



. . . und von der Seite

Der Erfolg heiligt die Mittel

BMW-Motorsport: Pisten-Politik nach Art des Hauses.

Der Motorsport, ob zu Lande, zu Wasser oder in der Luft, hatte bei BMW schon immer seinen festen Platz. Modern konzipierte Motoren und sportlich ambitionierte Autos ließen BMW-Produkte schon frühzeitig zu beliebten Sportgeräten werden.

Heute, im fünften Jahr seit Gründung der BMW Motorsport GmbH, hat sich die Zielsetzung im Motorsport geändert. Nicht mehr aus der jeweiligen Situation heraus, sondern nach den Richtlinien eines sorgsam fixierten Langzeit-Programms steuern die Bayern den Erfolg auf der Rennstrecke an. So ist auch die jüngst gefällte Entscheidung für die Zukunft zu sehen: Von den beiden Alternativen, der Konstruktion eines Formel 1-Motors und dem Bau eines Mittelmotor-Coupés für die neugeschaffene Markenweltmeisterschaft, entschieden sich die Bayern für die letztere.

Daß die Wahl auf ein „ganzes" BMW-Produkt fiel, hatte in erster Linie marktpolitische Gründe. Hätten sich die Bayern für das mindestens ebenso publikumswirksame Formel 1-Projekt entschieden, hätten sie auf jeden Fall Erfolg und Typenbezeichnung mit einem weiteren Hersteller teilen müssen. Denn an den Bau eines vollständigen Formel 1-Chassis war zu keinem Zeitpunkt gedacht.

hat die Bayern seither nicht mehr losgelassen. Und bald, nachdem sich 1972 die BMW Motorsport GmbH unter der Leitung des ehemaligen Ford-Rennleiters Jochen Neerpasch formiert hatte, wurde in München eine neue Formel 2-Runde eingeläutet. Mit ihr begann der eigentliche Aufschwung der neuen Institution, die ihren ursprünglichen Personalbestand von anfänglich fünf Leuten auf inzwischen 72 erhöht hat. Und die ihre Unterhaltskosten selbst erwirtschaftet: aus dem Verkauf von Motoren und Teilen.

Der Bedarf an solchen Dingen ist nicht eben gering. Nach drei gewonnenen Formel 2-Europameisterschaften (Jarier 1973, Depailler 1974, Laffite 1975) gilt der Reihenvierzylinder von BMW

Beginn einer neuen Epoche: Bei der BMW Motorsport GmbH entstehen die ersten Renn-Coupés

1972 erfuhr die Pisten-Politik der Bayern durch die Gründung der BMW Motorsport GmbH einen entscheidenden Wandel. Bis zu diesem Zeitpunkt wurde nämlich der Gang der Sport-Dinge durch die vorhandene Technik diktiert. War eine Meisterschaft attraktiv und hatte BMW aus der Serie etwas Passendes anzubieten, engagierte sich das Werk. So war es zu den Hoch-Zeiten der Tourenwagen-Typen 1800 und 2000, so war es, als BMW mit einem hauseigenen Rennwagen in die Formel 2-Europameisterschaft eingriff.

Erfahrungen im Formel-Rennsport haben die Bayern genügend: 1968, 1969 und 1970 war BMW bereits in der Formel 2-Europameisterschaft mit einem eigenen Auto vertreten. Die Formel 2 als der Alleinseligmachende. 200 Exemplare dieser von der Serie her Gußeisernen haben die Münchner bis dato verkauft – zum Selbstkostenpreis.

Die Motorenschwemme sichert ein reges Ersatzteil-Geschäft, die Vermarktung von Freizeit und Individualismus tut ein übriges. Die BMW Motorsport GmbH verkauft fast alles – angefangen vom Puzzle über Freizeitkonfektion bis hin zum Ski mit BMW-Styling oder zum getunten Motor für den Straßenbetrieb. Die Gruppe um Jochen

Neerpasch ist auf diese Weise autark, aber nicht übermäßig reich. Besondere Programme finanziert daher das Werk.

Die Motorsport GmbH, schon rein räumlich vom übrigen Werk getrennt, verdankt ihre Entstehung rein organisatorischen Bedürfnissen. Denn es ist das Kreuz aller Rennsportabteilungen, die in große Unternehmen integriert sind, von der Schwerfälligkeit und der trägen Reaktion eines riesigen Verwaltungsapparates abhängig zu sein. Ein eigenständiges Unternehmen, das in gelockertem Verbund zum Werk steht, kann flexibler reagieren und in eigener Regie arbeiten.

Diese Regie tut gerade dann not, wenn eine Firma so vielschichtig wie BMW im Rennsport vertreten ist und wenn es zur Politik des Hauses gehört, Teilbereiche dieses großflächigen Engagements durch Tuner wahrnehmen zu lassen. So waren die Bereiche ganz klar abgegrenzt, als BMW werksseitig im letzten Jahr die Rennsport-Szene Amerikas (IMSA-Serie) mit zwölf Einsätzen und sechs Siegen belebte. Die Tuner teilten sich gleichzeitig die Aufgabe, in der deutschen Rennsportmeisterschaft und Tourenwagen-Europameisterschaft den Namen BMW hochzuhalten. So soll es auch künftig sein.

Deshalb wird BMW zunächst einmal alles das arrangieren, was indirekt auch den Tunern zustatten kommt. Zum vordergründigsten Ziel zählt der Bau eines Mittelmotor-Coupés für die Markenweltmeisterschaft, das jener Sechszylinder antreiben soll, der bislang schon in den CSL-Coupés Dienst tat. Es ist kein Geheimnis mehr, daß diesem Triebwerk per Turbolader die letzte Leistung eingehaucht werden soll. Nicht zuletzt aus diesem Grunde versicherte sich Neerpasch zu Beginn der Saison der Dienste von Josef Schnitzer, der als selbständiger Tuner bisher Aufgaben der Motorsport GmbH wahrgenommen hatte. Schnitzer, intimer Kenner der Turbo-Materie, wird den Motor noch in diesem Jahr so weit bringen, daß er mit einer Leistung von rund 700 PS zu ersten Testrennen in einem modifizierten BMW CSL-Coupé eingesetzt werden kann.

Zu den weiteren Aufgaben der Motorsport GmbH gehört die Förderung des sogenannten Breitensports in Form des BMW-Sportpokals sowie die Weiterentwicklung des BMW-Vierzylindermotors für die Formel 3. Selbst in der Formel 2, in der 1976 erstmals Sechszylinder-Motoren erlaubt sind, deren Block nicht der Serie entstammen muß, ist der Zug noch nicht abgefahren. Mindestens so lange, wie diese neue Motorengeneration noch in den Kinderschuhen steckt, wird das bewährte Zweiliter-Triebwerk der Bayern den Ton angeben.

An neuen Aufgaben sind zwei ausländische Engagements dazugekommen: die Weiterführung des Amerika-Einsatzes durch private Hand, die Förderung des Breitensports in Südafrika. Dort, wo nur rennen darf, was im eigenen Land produziert wurde, sehen die Bayern ein gutes Betätigungsfeld jener Typen der Fünfer-Reihe, die in der Nähe von Johannesburg produziert werden. Die motorsportlichen Belange in Europa sollen, wie bisher, größtenteils von den zahlreichen Tunern wahrgenommen werden, Markenweltmeisterschaft und deutsche Rennsportmeisterschaft sollen ihr Metier sein.

Für die Bayern ist der Motorsport technische Grundlagenforschung und in traditioneller Verbundenheit begründete Imagekomponente. Mehr noch: Es ist der extreme Bereich des Zusammenspiels zwischen Mensch und Maschine. Ein Unternehmen aber, so glaubt man bei BMW, ist wie ein Mensch: Treibt es Sport, ist es durchtrainiert, begeisterungsfähig, leistungsfähiger.

Karl Mauer

Das BMW-Gespann: Stuck im CSL Coupé, Neerpasch

Formel 2-Europameister mit Kraft aus Bayern: Laffite

Teil der BMW-Sportpolitik: Erfolge durch Tuner

Fotos: Seufert, Nicot

Die Weichensteller

Bedeutende Männer der BMW-Geschichte.

Journalist wollte der Wiener Franz Joseph Popp werden. Generaldirektor wurde er. Die ersten Aktionäre der gerade gegründeten Bayerischen Motoren Werke AG bestellten den 32jährigen Elektro-Bauingenieur am 13. August 1918 zum alleinigen Vorstandsmitglied. Danach dauerte die Popp-Periode 22 Jahre lang, bis 1940. So lange war nach ihm keiner mehr die Nummer Eins bei BMW.

Autos und die in den Kinderschuhen steckende Fliegerei hatten es dem Reserveoffizier der österreichisch-ungarischen Marine in der Vergangenheit angetan. Sein Gesellenstück aber machte er auf der Schiene. Der gerade von der Technischen Hochschule Brünn zur AEG-Union gekommene Elektro-Bauingenieur Popp war vor seiner BMW-Zeit Abteilungsleiter für „Elektrische Bahnen und Lokomotiven" und bearbeitete das Eisenbahn-Projekt Innsbruck – Garmisch – Reutte. 1912 eröffnete er die Strecke eigenhändig – auf dem Führerstand einer Elektro-Lokomotive.

Ein entscheidender Schachzug Popps war es, den Schwaben Max Friz als Motoren-Konstrukteur bei BMW zu verpflichten. Friz war bei der Daimler-Motoren-Gesellschaft eine Gehaltserhöhung von 400 auf 450 Mark abgeschlagen worden – bei den Bayern bekam er sie und durfte gleich seine Pläne für einen Flugmotor verwirklichen.

Doch erst als Friz zum Selbstversuch bereit war, ließ sich ein Pilot für die erste Flugerprobung des 19 Liter-Reihensechszylinders mit 185 PS finden. Das spätere Ergebnis: Ein Auftrag für 2000 Motoren, deren erste Exemplare an die berühmte Jagdstaffel Richthofen geliefert wurden, in der Ernst Udet und Hauptmann Hermann Göring flogen.

Ein zweiter Selbstversuch von Friz endete ebenfalls mit ungewöhnlichem Erfolg. Er fuhr auf einer BMW R 32, mit 500 cm³-Boxermotor und Kardanantrieb Urtyp aller BMW-Motorräder bis auf den heutigen Tag, die Zuverlässigkeitsfahrt „Durch Bayerns Berge" und kam, wenn auch ohne großes Aufsehen zu erregen, ans Ziel.

Zum Schrecken der Renn-Konkurrenten gerieten die 500er von BMW, als der Münchner Ingenieur Rudolf Schleicher den Zweizylinder-Kompressor-Motor entwickelt hatte. Und nachdem Schleicher, heute Seniorchef einer Münchner Zulieferfabrik für Nockenwellen und Gußteile, einige Jahre zu Horch nach Zwickau gegangen war, machte sich der spätere Motorrad-Weltrekordmann Ernst Henne bei Generaldirektor Popp stark: „Wir brauchen den Schleicher wieder."

Schleicher kam zurück, und bald nach ihm sein Chef Fritz Fiedler, mit dem er in Sachsen an Horch-Achtzylindern gearbeitet hatte. Beide legten zusammen den Grundstein der BMW-Wagentradition.

Schleicher war zudem der Denker der Motorrad-Garde, der, fahrenderweise, auch Schorsch Meier angehörte. Zusammen mit seinen Team-Kameraden Forstner und Gall erhielt er den Namen der „Gußeiserne". Meier wurde nicht zuletzt dank der Schleicher-Technik 1939 Europameister und Sieger der englischen Tourist Trophy: „1250 Mark hat der Sieger damals bekommen", erinnert sich der Meier Schorsch – ein Markenzeichen, fast ein BMW-Originalteil und als Sportsmann so angesehen wie Max Schmeling.

Auch als Geschäftsmann kam der Münchner aus Mühldorf durch das Motorrad zu Erfolg: Als der Ex-Polizist erfuhr, daß die Polizei mit BMW-Motorrädern ausgerüstet werden sollte, kaufte er bei BMW 50 Stück und fragte an: „Krieg' ich jetzt auch eine Vertretung?" Er bekam sie und bekundet heute: „Arm bin i net."

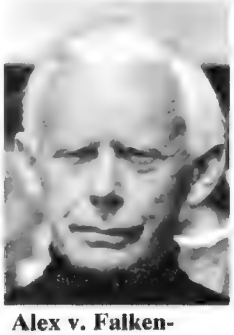
Ernst Henne, von Neidern gelegentlich als „Gradausfahrer" bezeichnet, war nicht weniger Aushängeschild der Münchner Motorrad-Gilde. Mit den „schon recht gefährlichen Apparaten" (Schleicher), den 100 PS starken, alkoholgefütterten 500 cm³-Kompressor-Rekordmaschinen, fuhr er Weltrekord auf Weltrekord. Bis zu den 279,502 km/h von 1937, die bis 1951 Bestand hatten. Henne ist heute Autohändler wie Meier – allerdings für die Konkurrenz: Er verkauft Mercedes-Autos im großen Stil. ▷

Franz J. Popp: steuerte Lokomotiven und, von 1922 bis 1940, BMW

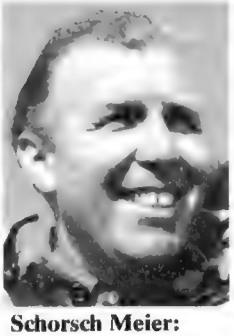
Max Friz: bayerische Flugmotoren für Udet und Göring

Rudolf Schleicher: die Kompressor-BMW als Meisterstück

Fritz Fiedler: Vater der Isetta und des Horch-Achtzylinders



Alex v. Falkenhausen: edle Motoren von adligem Schwabinger



Schorsch Meier: der „Gußeiserne" mit seiner 500er BMW

Für die Dauer des Regens wirken beim Dunlop SP Entwässerungsdüsen. Sicherheitshalber.

TBWA

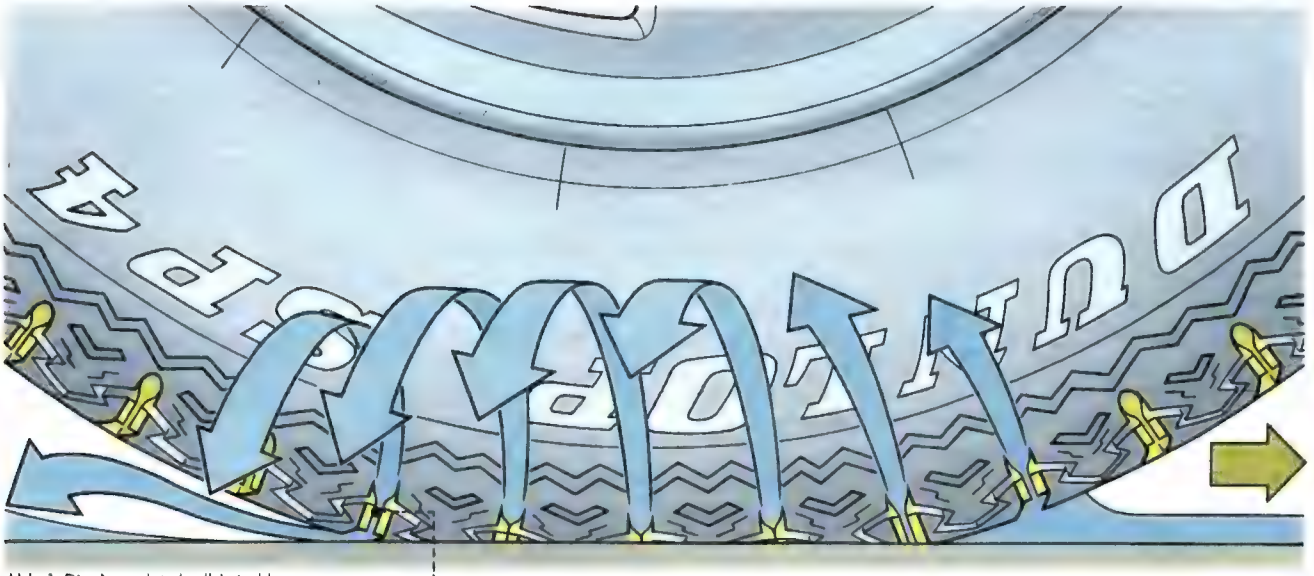


Abb. 1: Die Aqua-Jets (gelb) sind kranzförmig um die Schultern des Dunlop SP4 angeordnet. Sie sorgen für eine gründliche Entwässerung der Reifenschulter nach der Seite.

Wir Reifenbauer haben alle das gleiche Problem. Je mehr Kilometer wir aus einem Reifen holen, desto schwieriger wird es für uns, mit diesem Reifen auch ausreichende Naßhaftung zu erzielen. Und umgekehrt.

Erklärtes Ziel ist deshalb seit langem ein Reifen, der hohe Sicherheit und hohe Lebensdauer gleichermaßen bietet. Diesem Ziel kommt der Dunlop SP4 sehr nahe.

Auf trockener Straße bewährt er sich als solider Langläufer, der Sie viele tausend Kilometer weit bringt. Bei Regen aber erweist er sich als ein recht sicherer Reifen,

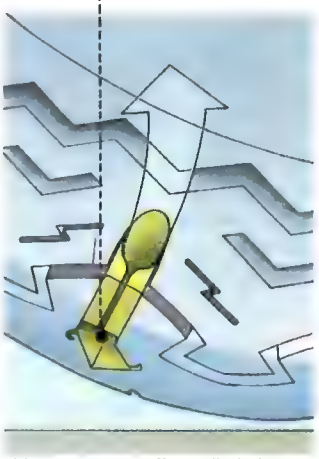


Abb. 2: Die Stützpuffer (gelb) halten im Aqua-Jet auch unter seitlichem Druck, also z. B. in Kurven, stets einen Tunnel offen, damit das Regenwasser ungehindert ablaufen kann.

auch in schwierigen Situationen.

Einen wesentlichen Beitrag dazu leistet ein spezielles technisches Detail: die Aqua-Jets, ein von Dunlop speziell entwickeltes Entwässerungssystem (Abb. 2).

Diese Aqua-Jets liegen kranzförmig um die Reifenschulter und haben die Aufgabe, die Schulterpartie auch seitlich zu entwässern.

Entscheidend ist, daß sie sich auch unter seitlichem Druck, etwa in Kurven, nie schließen, weil in ihnen stets ein Tunnel offengehalten wird, aus dem das Wasser abfließen kann.

So wird beim Dunlop SP4 die Aquaplaning-Gefahr verringert und die Sicherheit bei Regen erhöht.

Trotzdem sollten Sie bei Aquaplaning-Gefahr vom Gas gehen. Zu einem vernünftigen Reifen gehört nämlich auch ein vernünftiger Fahrer.

mot auto-journal Reifen-Test Heft 6/76 Der Dunlop SP 4 erhielt die Höchstpunktzahl für seine Lebensdauer.

DUNLOP SP STAHLGÜRTEL

Dunlop SP Stahlgürtel. Langlaufreifen mit Sicherheitsprofil.

Auch bei Alex von Falkenhausen, dessen Handschrift alle derzeit produzierten BMW-Motoren verraten, fing es mit Zweirädern an: 1934 schlug der in Schwabing geborene Edelmann aus alter fränkischer Familie ein Angebot von Professor Messerschmitt aus und ging als Konstrukteur zu BMW. Gebiet: Motorradbau. Hier brachte der BMW-Baron viel Praxis mit. „So an die 100 erste Plätze" werden es wohl gewesen sein, die er vornehmlich auf zwei, aber auch auf vier Rädern, allein oder mit Frau Kitty als Copilotin, auf sein Konto brachte.

1943 übernahm v. Falkenhausen die Leitung des gesamten BMW-Motorrad-Versuchs, 1958 wurde er Chef der Motorenentwicklung. Als Pensionär arbeitet der Maschinen-Mann heute noch im stillen an einem künftigen Zwölfzylinder-Formel 1-Motor und macht Urlaub auf Bali, um mit Geländemotorrädern Vulkane zu besteigen.

Donath und sein Vorstandskollege Arthur Scholl, der wenige Monate vor Kriegsende dreist 60 Millionen Reichsmark von Göring gefordert und bekommen hatte, brachte BMW mit Mut und Unverfrorenheit über die bedrohlichsten Monate. Und wenn Donath nicht für sich buchen kann, mit Motorrädern, Autos und Flugmotoren Geschichte gemacht zu haben, so darf er doch für sich in Anspruch nehmen, BMW mit der Fertigung von Kochtöpfen und Teigmaschinen gerettet zu haben. Denn das wurde damals bei BMW produziert.

Erst ab 1962 wurde BMW wieder eine richtige Automobilfirma mit umfassender Modellpalette. Der neue Großaktionär Herbert Quandt holte Karl-Heinz Sonne als neuen Generaldirektor nach München und feuerte den bis dahin glücklos managenden Hermann Richter-Brohm.

Sonne führte bei BMW betriebswirtschaftliche Praktiken ein, von denen die BMW-Strategen bis dato noch nie etwas gehört hatten. So ließ er beispielsweise mit Hilfe der Deckungskostenrechnung nachprüfen, wieviel Geld jede einzelne Modellvariante kostete und ob sie überhaupt Gewinn brachte. Seine „Wertanalyse" ermittelte, ob in der Fertigung nicht auch billigeres Material gleichen Qualitätsansprüchen genügen würde.

Wichtigster Mann im neuen Team unter Sonne wurde Vertriebschef Paul G. Hahnemann (Nischen-Paule), der BMW mit den neuen sportlichen Mittelklasse-Modellen in eine Marktnische führte, „in der wir uns wie Partisanen bewegen mußten" (Hahnemann). Die Partisanen verkauften bereits 1963 fast 28 000 Autos – freilich nur wenig mehr, als heute in einem guten Monat.

Um den Absatz zu steigern, führte Hahnemann bei BMW erstmals eine konsequente Verkaufsförderung durch. Der Vertriebschef: „Vorher wurde Verkaufsförderung überhaupt nicht betrieben, denn bei BMW hieß es: ‚Wir verkaufen ja doch nichts.'" Mittlerweile beweisen mehrmonatige Lieferfristen, daß sich das Bild drastisch geändert hat.

Heute: Das ist nicht mehr die Aufbauzeit, in der Bernhard Osswald, von Ford abgeworbener Autoentwickler aus Konstanz, die heutige BMW-Modellpalette vom 2002 an aufbauen mußte.

Heute: Das ist nicht mehr die Sturm- und Drangzeit, in der ein hemdsärmeliger Paul G. Hahnemann BMW mit List und Tücke bis in die Sechszylinder-Klasse nach vorn boxte und den Sturm auf die erste Umsatz-Milliarde vorbereitete.

Heute: Das ist der dreifache Umsatz-Milliardär BMW, der kühl geführt und konsolidiert wird vom Boß der achtziger Jahre, dem ostpreußischen Ingenieur Eberhard v. Kuenheim, der BMW mit ebenso viel Geschick wie Glück durch die Autokrisen manövrierte und etwas ganz Besonderes schaffte: die Umfunktionierung von betonter Sportlichkeit zur Komfortklasse mit hohem Anspruch.

Helmut Luckner

Ernst Henne: 279,502 km/h auf zwei Rädern mit 100 PS

Kurt Donath: Teigmaschinen und Kochtöpfe retten BMW

Karl-Heinz Sonne: Sanierer der Bayerischen Motoren Werke

Paul G. Hahnemann: eine Nase für Nischen und Modelle

Bernhard Osswald: Cheftechniker vom 2002 bis zum 633 CSi

Eberhard v. Kuenheim: ein Preuße führt BMW in die achtziger Jahre

Ein einladendes Auto.

Großzügig wie der Golf ist, hat er eine große Überraschung für Sie parat. Machen Sie mal die Klappe auf.

Nur wenige Pkw haben so viel Gepäckraum wie er: Bis zu 1.100 Liter. (Bei umgeklappter Rückenlehne und dachhoher Beladung.) Um diesen Raum voll auszunutzen, brauchen Sie mindestens so viele Koffer, Taschen und Beutel von der Größenordnung, wie sie im Bild zu sehen sind.

Doch sicherlich wollen Sie nicht nur Ihr Gepäck gut unterbringen. Sondern auch sich selbst.

Dazu möchten wir Sie bitten, in seinem geräumigen Innenraum Platz zu nehmen. Seine Schaumstoff-Sitze sind anatomisch gut in Form, und sie lassen sich vorne bis zum Liegesitz verstellen.

Wie gut sich der Golf mit seinem 50 oder 75 PS Frontmotor fährt, erfahren Sie am besten bei einer ausgedehnten Probefahrt.

Sie, Ihre Familie und Ihre Koffer sind herzlich dazu eingeladen.

Golf, der Kompakt-VW.
Auto, Motor und Spaß.

Von der Isetta zur Fünfer-Reihe

20 Jahre BMW in auto motor und sport: von 1955 bis 1975.

Als die Bayerischen Motorenwerke vor rund 20 Jahren einem modifizierten Kleinwagen italienischer Herkunft das 12 PS-Triebwerk des BMW-Zweirads R 25/3 einpflanzten und den zweisitzigen Winzling unter dem Namen Isetta auf den Markt brachten, war in erster Linie der Preis beeindruckend. „Mit dem Kaufpreis von 2550 Mark dürfte der Isetta jene breite Popularität gesichert sein, für die sie ihrer Natur nach bestimmt ist", urteilte damals auto motor und sport über das eiförmige Gebilde.

Das Konzept war schlicht, aber für jene Zeit genau richtig. Viele Motorradfahrer sehnten sich nach einem Dach über dem Kopf, und die Isetta mit ihrer gerade 52 Zentimeter schmalen differentiallosen Hinterachse war zweifellos eines der besten Angebote für die verhinderten Autofahrer. Vorhanden war schließlich alles, was von einem Auto erwartet wurde: vier Räder, ein Viertaktmotor von Rang und Ruf, eine Höchstgeschwindigkeit von rund 85 km/h und Platz genug für zwei Erwachsene samt Kind.

Faszinierender als die 12 PS-Isetta war freilich ein anderer BMW, der auf der Frankfurter Automobilausstellung 1956 sein Debüt feierte. Den Star der IAA beschrieb auto motor und sport so: „Ein Gedicht ist der BMW 507 Touring-Sportwagen, mit dem BMW ein ganz großer Wurf gelungen ist."

12 PS und 250 ccm: BMW Isetta

Platz für vier: BMW 600

Schnell und groß: BMW 3,2 Super

Exclusiv und schön: BMW 507

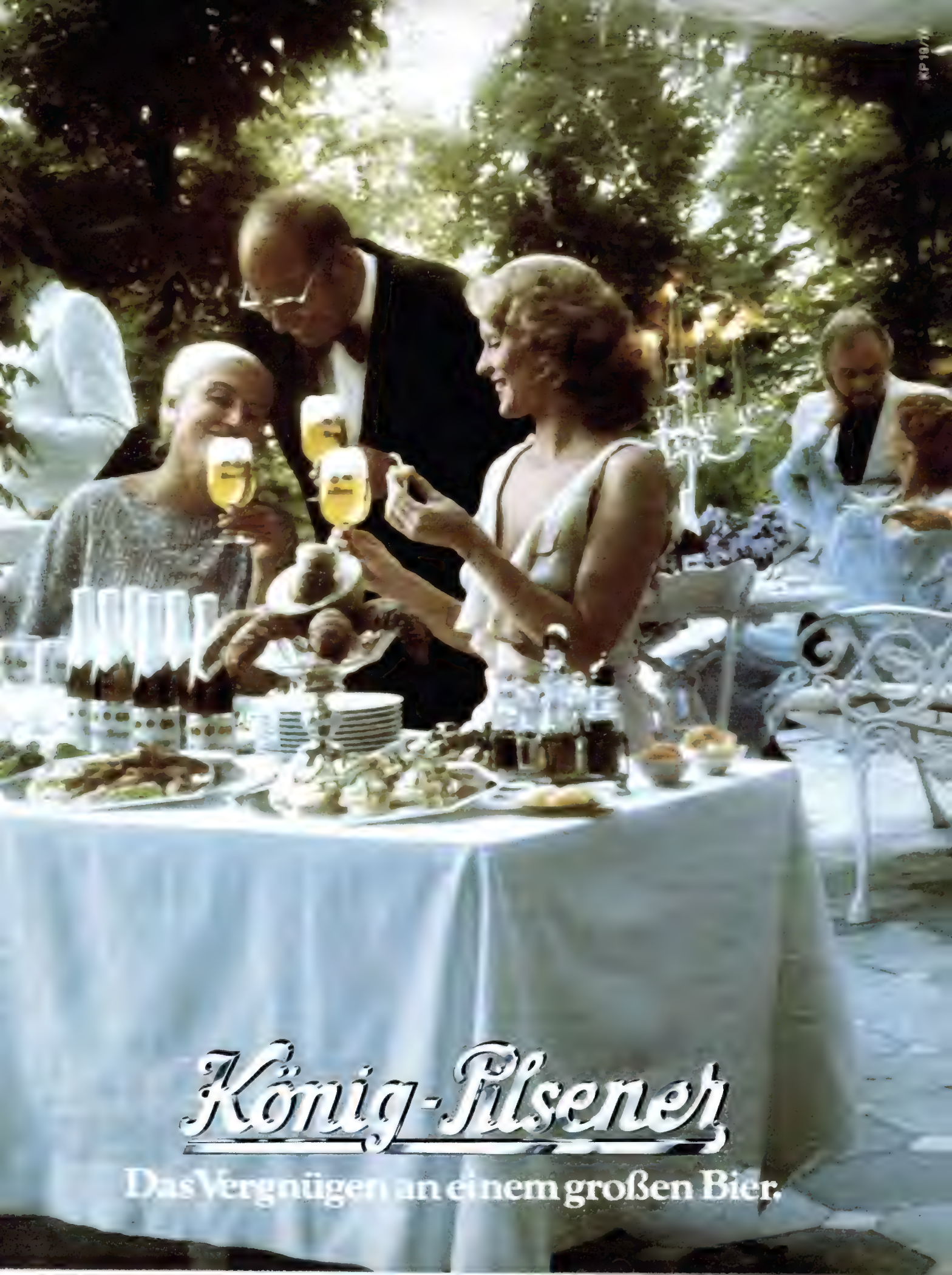
Neue Mittelklasse: BMW 700 LS Luxus

Die Frage, wie das mit Leichtmetall-Karosse und 150 PS-Achtzylindermotor versehene Auto gegenüber seinem einzigen deutschen Konkurrenten, dem 215 PS starken Mercedes-Benz 300 SL Roadster, abschneiden würde, wurde in einem 1957 erschienenen Vergleichstest beantwortet. Über das PS-Festival schrieb auto motor und sport: „Der SL erreichte im Mittel 221,5 km/h gegen 196,5 beim 507. Von null auf 100 km/h vergingen beim SL 8,8 Sekunden, der 507 brauchte dazu 11,1 Sekunden. Dagegen zeigte sich der geschmeidige BMW-Achtzylinder in einer anderen Disziplin als überlegen: Beim Beschleunigen aus 30 km/h im direkten Gang mußte sich der stärkere SL bis 135 km/h geschlagen geben."

Das nur aus winzigen Kleinwagen und sechs- und achtzylindrigen Limousinen bestehende BMW-Programm bescherte auto motor und sport sehr unterschiedliche Testwagen. Nach dem exclusiven 507 kam wiederum ein Auto der unteren Kategorie: der im Dezember 1957 in Serie gegangene 600.

auto motor und sport beschäftigte sich in Heft 3/1959 mit dem vier Passagieren Platz bietenden und 3890 Mark teuren 600er, von dem pro Tag 120 Stück vom Band rollten: „Ein wirtschaftliches Auto, das die beanspruchte Verkehrsfläche optimal ausnutzt."

Danach wurde über Deutschlands schnellste Limousine berichtet (Heft 12/1959). Der im Herbst 1957 erstmals vorgestellte, 140 PS starke und 180,5 km/h schnelle BMW 3,2 Super war kein Auto für sparsame Fahrer. Der Testwagen konsumierte im Durchschnitt 17,9 Liter, und bei strammer Autobahnfahrt liefen deutlich über 20 Liter durch


König-Pilsener
Das Vergnügen an einem großen Bier.

die beiden Vergaser. Ansonsten gab es über die knapp 20 000 Mark teure Limousine, deren rundliche Karosserieform auf dem 1951 erschienenen Typ 501 basierte, fast nur Positives zu berichten. Sie beschleunigte in 13 Sekunden von null auf 100 km/h, besaß eine gute Straßenlage und galt als vollwertiger Fünfsitzer.

Als BMW Ende 1959 in die Krise fuhr und der mit Kabinenroller-Geruch behaftete 600er nicht mehr abzusetzen war, wendete der neuentwickelte BMW 700 das Blatt. Er war ein „richtiges" Auto und kam gut an. 1962 durchlief der 700 LS Luxus, eine längere und besser ausgestattete Version des Basismodells, das Testprogramm von auto motor und sport. Das 30 PS-Auto, damals für 5240 Mark zu haben, gehörte eindeutig in den Kreis einer sich neu formierenden unteren Mittelklasse und wurde in Heft 9/1962 abschließend so kommentiert: „Der 700 LS Luxus ist ein wohlausgewogenes Auto mit großem Kofferraum und ausgezeichneten Fahreigenschaften."

Im gleichen Jahr schlug die Stunde eines neuen Modells, des Mittelklasse-Typ BMW 1500. Der 80 PS starke Viertürer sorgte auf Anhieb für volle Bestellbücher bei BMW. auto motor und sport fuhr ein Vorserienmodell und resümierte über das 150 km/h schnelle, knapp 9500 Mark teure Auto: „Der Preis ist zwar hoch, aber es gibt auch kaum ein vergleichbares Gegenstück für den BMW 1500."

Der in Heft 11/1966 als die „deutsche Giulia" gelobte „kleine" BMW 1600 erwies sich als noch handlicher und fahraktiver als die viertürigen Limousinen. „Er hat die Chance", so der erste Testbericht, „ein Auto der sportlichen Individualisten zu werden, denen 8650 Mark nicht zu viel und zwei Türen nicht zu wenig sind."

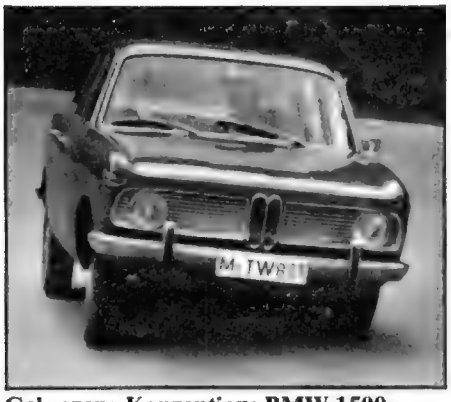
Zwei Jahre später, 1968, erschien die weiß-blaue Marke nach längerer Abstinenz wieder mit einer großen Limousine, dem 15 485 Mark teuren BMW 2500. Das Sechszylinder-Triebwerk mit einer Leistung von 150 PS setzte in seiner Klasse neue Maßstäbe: Es lief turbinengleich ruhig, war weich und durchzugskräftig und vertrug ohne Leistungsschwund bis zu 7000/min. auto motor und sport ermittelte bei den Messungen ungewöhnlich gute Werte: 8,9 Sekunden von null auf 100 km/h und eine Spitze von 194,5 km/h.

Exakt 300 cm³ mehr Hubraum hatte das neue Coupé, mit dem das Vierzylinder-Coupé abgelöst wurde. Mit 170 PS gut gerüstet, bestand der 2800 CS den Test (Heft 5/1969) mit Bravour. Er überzeugte durch guten Komfort und hervorragende Fahreigenschaften. Die Höchstgeschwindigkeit: 206 km/h.

Der 1971 präsentierte Touring schließlich rundete eine bemerkenswert breit gewordene BMW-Modellpalette ab. Das dreitürige Schrägheck-Auto mit variablem Gepäckabteil bot vor allem in der tii-Version alles andere als Kombi-typische Gefühle. Der 130 PS-Testwagen (Heft 17/1971) war immerhin 190 km/h schnell und durcheilte die Meßmarke von null auf 100 km/h in beachtlichen 9,2 Sekunden.

Noch etwas besser konnte es das Spitzenmodell der neuen Fünfer-Baureihe, der Anfang 1975 für leistungsbewußte Kunden angebotene 528 mit 165 PS. Das potente Sechszylinder-Auto überschritt bei Messungen knapp die 200 km/h-Marke und wurde in Heft 4/75 so beurteilt: „Der 528 bietet guten Komfort, überdurchschnittliche Fahreigenschaften und überlegene Fahrleistungen."

Uwe Brodbeck



Gelungene Konzeption: BMW 1500

Für Individualisten: BMW 1602

190 km/h schnell: BMW Touring 2000 tii

Neue Maßstäbe: BMW 2500

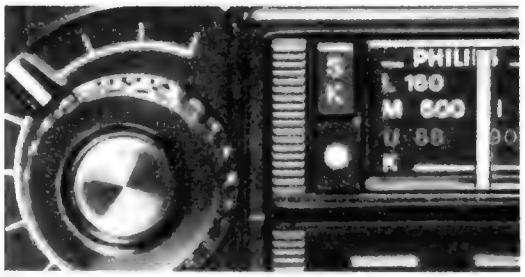
Eindrucksvolle Leistung: BMW 2800 CS

PHILIPS

Änderungen und Liefermöglichkeit vorbehalten

Tourismo SL IAC 764

Auf den Straßen der Welt: Philips Autoradio



Philips Tourismo SL IAC 764 mit eingebautem Verkehrsfunk-Pilot. Wenn Sie die Taste SK drücken, empfangen Sie nur Sender mit Verkehrshinweisen.

Sicheres Fahren fängt heute schon mit dem Autoradio an. Mit einem Autoradio von Philips!

- Weil Sie auf UKW über Straßenzustand und Verkehrslage zuverlässig informiert werden.
- Weil modernste Bedienungsautomatiken Ihre Augen nicht von der Straße ablenken.
- Weil eingebaute Cassettenspieler Sie mit Stereo-Musik auch auf langen Fahrten wach halten.

Diese Leistungen garantieren Ihnen Sicherheit in jeder Verkehrssituation. Warum? Philips Autoradios sind zukunftsweisend in der Technik und überzeugen durch funktionelles Styling.

Übrigens: Auch der Preis macht es Ihnen leicht, sich für ein Philips Autoradio zu entscheiden.

Informations-Coupon

Wenn Sie mehr über das Philips Autoradio-Programm wissen wollen, schicken Sie diesen Coupon bitte an: Philips GmbH, Abtlg. Autoradio, Postfach 10 14 20, 2000 Hamburg 1

AMS 9/76

Geschichts-Silo mit Multivision

Das BMW-Museum: Straße in die Vergangenheit.

Neben dem hundert Meter hohen Büro-„Vierzylinder" ist das Museum der Kontrapunkt. Eine Betonschale mit 41 Meter Durchmesser, fensterlos bis auf das Rundum-Glas der Basis und einige Luken darüber: ein Hochbehälter voll BMW-Historie mit dem BMW-Zeichen als Dach. Der Besucher müßte per Hubschrauber einschweben, um diese Komposition wahrzunehmen; vom Boden erscheint ihm das Museum wie ein Science-fiction-Raumschiff.

Ein „Totaltheater" soll es sein, „Fortsetzung der Straße in einem spezifischen Verkehrsbauwerk"; der ursprüngliche Entwurf war eine spiralig hochgewundene Straße unter Dach. In der Schale schrumpfte sie zur Spiralrampe, die der Besucher von oben nach unten begeht, denn zunächst führt ihn eine schmale Rolltreppe schnurgerade wie eine Himmelsleiter ins Dunkel auf die obere Plattform, wo er „durch eine illusionistisch kreisende Panoramaprojektion auf der Schalenwand das Automobil sofort in Bewegung wahrnimmt" – so programmierte es der Erbauer. Nicht immer ist die Multivision eingeschaltet, und recht verloren stehen einige Autos der ersten BMW-Ära auf Podesten, magisch-unnatürlich von Spotlights bestrahlt. Die größte Panoramaprojektion der Welt imponiert, aber sie ist sehr künstlich: Der Illusionismus erweckt Sehnsucht nach dem Tageslicht der Basishalle. Stufen führen von der oberen Plattform auf eine Rampe hinunter: Neben Flugmotoren stehen hier schöne Wagen der letzten Vorkriegsjahre und der Krisenzeit nach dem Krieg.

Weiter geht es abwärts, der Zwangsweg führt auf eine tiefere Zwischenplattform mit Motorrädern, deren Zustand einem scharfen Blick besser standhält als die zum Teil noch nicht perfekt restaurierten Wagen, und beim weiteren Gang den Spiralenweg hinunter wird die Schalenwand zur überhöhten Kurve; dieses Kreisbahn-Panorama ist den Wagen und Motorrädern gewidmet, die BMW im Sport berühmt gemacht haben. Mehr Nähe wäre pakkender, der Blickwinkel ist fixiert, die Rampe zieht abwärts in die Basishalle, wo der verschollen geglaubte Mille-Miglia-Roadster den Segen der Sonne genießt. In diesem Foyer finden auch Sonderausstellungen statt. Mehr Raum und Helligkeit bietet ein Verbindungstrakt zum Büro-Vierzylinder; er wird vorerst für Kunstausstellungen genutzt.

Das Museum erfüllt seinen Zweck, BMW-Geschichte darzustellen, doch vor allem präsentiert es sich selbst. Es ist ein Schaustück wie der Büro-Vierzylinder, der als Arbeitsplatz enttäuscht hat. Ein großer Architekt, Karl Schwanzer aus Wien, hat sich mit den BMW-Bauten ein imposantes Denkmal gesetzt, der Lage neben dem Olympiagelände angemessen. Doch sie dokumentieren auch den vordergründigen Stolz des Aufstiegs nach schlechten Zeiten, die technische BMW-Philosophie ist weniger auf Schau gerichtet. Das Museum ist schon antik; die geplante „Fortsetzung der Straße" mißriet zur weltfernen Kirche, gebaut als gäbe es kein Morgen: Geschichte geht weiter, sie wird diesen sehenswürdigen Silo sprengen. *Paul Simsa*

Weiter Raum mit engen Wegen: BMW-Museum

Studie für Stil und Technik: BMW Turbo von 1972

Wie auf der Piste: Rekordmaschinen und Formel 2-Rennwagen

"Ich verstehe nicht viel von Reifen, aber das steht fest: Für mich gibt's nur noch den Regenreifen von Uniroyal."

Rainer Breitbach, 24 Jahre alt, Hürth bei Köln, Kaufmann, Opel Ascona

"Ich bin technischer Kaufmann in einer Metallbaufirma. Das ist mein Fachgebiet – und nicht Reifentechnik. Vor dem Reifenkauf habe ich mich deshalb von einem anderen Fachmann beraten lassen: von meinem Reifenhändler.

So bin ich auf den Regenreifen von Uniroyal gekommen. Daß diese Entscheidung gut war, kann ich auch als Nichtfachmann beurteilen: Bei den weiten Strecken, die ich geschäftlich fahren muß, merkt man schon den Unterschied. Besonders, wenn die Straßen gefährlich naß sind."

UNIROYAL

Der Regenreifen. Kilometerleistung gibt's gratis.

Ein halbes Jahrhundert Boxermotoren

Wie eine Motorrad-konzeption über 50 Jahre alt wurde.

Es gibt nur eine Motorradfirma auf der Welt, die bei ihren Maschinen länger noch als BMW einen Baustil konsequent verfolgte: Harley-Davidson in Amerika. Hier entstand der charakteristische Zweizylinder-Motor in V-Form und längs eingebaut bereits 1911. Wer heute in den Laden geht und nach einer Harley verlangt, bekommt im Prinzip immer noch dasselbe.

Bei BMW-Motorrädern hat ein anderes Konzept ähnlich lange Tradition. Denn der berühmte Zweizylinder-Boxermotor, quer eingebaut, findet sich in den Motorrad-Annalen des Werkes schon im Jahr 1923. Ebenso alt ist ein weiteres Charakteristikum der Zweiradmarke BMW, die ihre Maschinen seit 1967 in Berlin-Spandau zusammenbaut: der Kardan-Antrieb. Eine BMW mit Kettenantrieb zum Hinterrad – das hat es nie gegeben, und das wird es wohl auch in Zukunft nicht geben.

Die Beharrlichkeit, eine technische Linie über einen Zeitraum von mittlerweile 53 Jahren ununterbrochen zu verfolgen, hat sich ausgezahlt. Die große BMW wurde zum Inbegriff des schweren, schnellen und zuverlässigen Zweirades. Wer eine „Fünfhunderter" BMW fuhr, der hatte es – zumindest auf zwei Rädern – geschafft.

Den Einzylinder-Modellen, mit deren Produktion 1925 begonnen wurde und die bis 1967 vom Band liefen, wurde solcher Ruhm niemals zuteil. Sie waren zwar technisch ebenso gradlinig wie die großen Brüder und besaßen von Anfang an einen stehenden Einzylindermotor und Kardanwelle, doch weckten sie keine Begeisterung. Hinzu kam, daß sie sich im Schatten der Zweizylinder bewegten – brave Arbeitstiere, deren Besitzer es zu einer richtigen BMW offensichtlich nicht gelangt hatte.

Die Großen hingegen gerieten immer mehr zu ihrem eigenen Denkmal, obwohl auch bei ihnen die Anfänge bescheiden waren. Als 1923, zur Zeit der großen Inflation in Deutschland, die R 32 erschien, mußten sich ihre Käufer – an heutigen Maßstäben gemessen – mit wenig zufriedengeben. Der 500 cm³ große Zweizylinder-Boxer besaß noch stehende Ventile und leistete 8,5 PS bei 3300/min. Die Höchstgeschwindigkeit dieser Ur-Großmutter aller BMW-Maschinen betrug rund 85 km/h. Damit war sie nicht schneller als ein Kreidler Florett von heute.

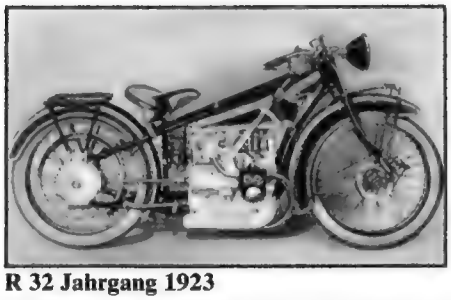
Heute läuft das Spitzenmodell des Hauses, die R 90 S, mit kaum mehr als Halbgas fast doppelt so rasch, und man darf sich beim vollen Aufdrehen noch an zügiger Beschleunigung erfreuen. Aus den ehemals achteinhalb Pferdestärken wurden knapp 70, der Hubraum beträgt inzwischen beim stärksten Modell 900 cm³. Und Motoren mit einem Liter Hubraum laufen im Versuch.

Sie beantworten auch die Frage, wie sich die Bayerischen Motoren Werke die nähere Zukunft der großen BMW vorstellen: mit zwei luftgekühlten, im Fahrtwind stehenden Zylindern und, natürlich, mit Kardanantrieb. Die Verantwortlichen der BMW-Motorrad-Entwicklung halten nicht viel davon, was beispielsweise Honda bei der Tausender „Gold Wing" vorgesehen hat – einen Vierzylinder-Boxermotor mit aufwendiger Wasserkühlung.

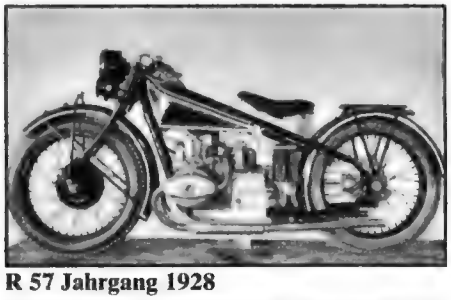
Hinzu kommt, daß sich BMW mit den großen Zweizylinder-Modellen wieder besser im Trend befindet. Anfang der siebziger Jahre schienen noch möglichst viele Zylinder im Zweirad am erstrebenswertesten – heute verlangen die Kunden wieder verstärkt handfeste, motorradhafte Ware, die im Leerlauf ruhig ein bißchen schütteln darf.

So geht das BMW-Konzept mit mächtigen Schritten ins zweite halbe Jahrhundert. Auch die große BMW der Zukunft wird der R 32 ähnlich sein.

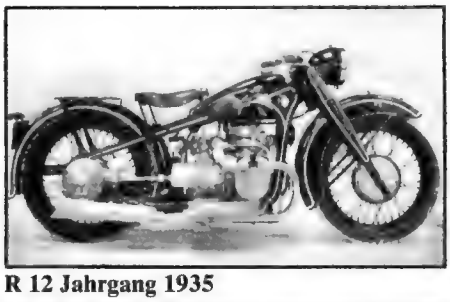
Klaus Westrup



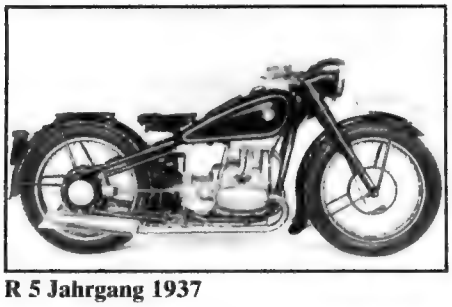
R 32 Jahrgang 1923



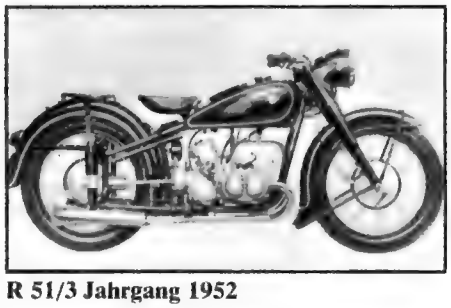
R 57 Jahrgang 1928



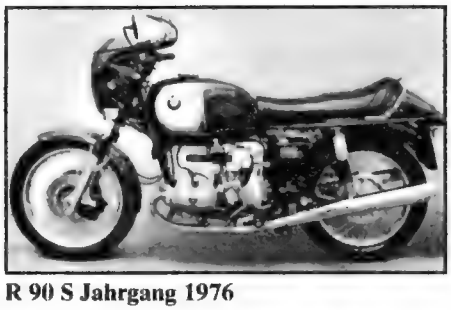
R 12 Jahrgang 1935



R 5 Jahrgang 1937



R 51/3 Jahrgang 1952



R 90 S Jahrgang 1976

F.W. GROSSE

Neu!
Die großen Mazda 818 auch mit der wirtschaftlichen 60 PS-Maschine. Als Limousine, Coupe und Variabel. Ca. 400,– DM günstiger als die 1,6 Ltr. 75 PS-Version.
Ab 9.590,–* Mark. Jetzt beim Mazda-Händler.

BILD-am-SONNTAG-Testzeugnis für Mazda 818 Combi

(75 PS, 1586 ccm Hubraum, Spitze 155 km/st, Verbrauch – nach Werksangaben – 9,2 Liter Normal, Preis: 10 500 Mark)

Fahreigenschaften	1,5
Komfort und Ausstattung	2,5
Aussehen	2,0
Motorleistung	1,5
Wirtschaftlichkeit	1,0
Durchschnittsnote	**1,7**

(Noten: 1 – sehr gut; 2 – gut; 3 – befriedigend; 4 – ausreichend, 5 – mangelhaft; 6 – schlecht)

Testergebnis: Gesamtnote 1,7

Bild am Sonntag

Der Mazda 818 Variabel ist „Fast ein kleiner Möbelwagen". Das ist die wörtliche Meinung der Autotester von Deutschlands größter Sonntagszeitung. Mit einer Zuladung von 560 kg gehört der Mazda 818 Variabel wirklich in die Spitzenklasse der europäischen Kombi. Und sorgt mit weiteren technischen Vorzügen, seinem guten Aussehen und einem besonders aufregenden Preis für Aufsehen: Durch einen starken 75 PS-Motor mit obenliegender Nockenwelle. Gut für über 150 km/h. Bei sparsamem Verbrauch von Normalbenzin. Durch die Ausstattungsfülle von 21 Extras ohne Aufpreis.

Was der Mazda 818 Variabel mit allen Mazda gemeinsam hat, sollten Sie bei einer Probefahrt erfahren: Die Sicherheit, die Robustheit, die unbedingte Alltagstauglichkeit, mit der sich Mazda überall auf der Welt einen Namen gemacht hat. Mazda. 7 Modelle für Fahrer, die sich auf ihr Auto verlassen müssen.

mazda

MAZDA MOTORS (Deutschland) GMBH
Neustraße 41–47 · 4010 Hilden

Mazda 1000 Limousine, 2-türig, 45 PS, 130 km/h, DM 7.890,–* · Mazda 1300 Limousine, 2-türig, 66 PS, 145 km/h, DM 8.190,–* · Mazda 818 Limousine, 60 PS, 140 km/h, 1,3 l DM 9.590,–*, 75 PS, 156 km/h, 1,6 l DM 9.980,–* · Mazda 818 Coupe, 60 PS, 145 km/h, 1,3 l DM 9.990,–*, 75 PS, 160 km/h, 1,6 l DM 10.400,–* · Mazda 818 Variabel, 60 PS, 142 km/h, 1,3 l DM 10.090,–*, 75 PS, 156 km/h, 1,6 l DM 10.500,–* · Mazda 616 Limousine, 75 PS, 153 km/h, DM 11.230,–* · Mazda 616 Coupe, 75 PS, 153 km/h, DM 11.730,–* · Mazda 1000 Limousine und 1300 Limousine, auch 4-türig, Mehrpreis DM 400,–* · Automatisches Getriebe bei Mazda 1300, 4-türig, zuzügl. DM 890,–*, Mazda 616 Limousine, zuzügl. DM 990,–* und Mazda 818 Limousine, zuzügl. DM 990,–*.

* Unverbindliche Preisempfehlung

Zutritt streng

Fünfzig Kilometer nördlich von Hannover, bei Versuchen streng bewacht, nur wenigen Mitarbeitern von Conti zugänglich, liegt das in Zusammenarbeit mit Wissenschaftlern von Technischen Hochschulen gebaute Contidrom von Conti. manche Rennstrecke wäre

verboten.

stolz auf die computerberechneten über 200 km/h schnellen Steilkurven.

Fern von jedem Rennrummel dient der Hochgeschwindigkeitskurs von Conti jedoch nur einem Zweck: Reifen allen nur erdenklichen Prüfungen zu unterziehen.

Deshalb ist das Contidrom nicht nur auf Schnelligkeit ausgelegt, sondern mit härtesten Schikanen durchsetzt.

Rüttelstrecken, Wasserdurchfahrten, Haarnadelkurven und Kombinationen von allem geben weit über alltägliche Belastungen hinaus Aufschluß über die Sicherheit von Reifen. Täglich schickt Conti seine Testfahrer an den Start. Reifen, die den Test nicht überleben, laufen bei Conti auch nicht vom Band. Das will Conti hier einmal ganz offen sagen.

Continental. Wir verkaufen nur Reifen, die im Contidrom überleben.

„Vier Grundmodelle fürs nächste Jahrzehnt"

Interview mit BMW-Chef Eberhard v. Kuenheim über die Pläne für die 80er Jahre.

?: *Herr von Kuenheim, BMW baut derzeit vier volle Typenreihen. Ist mit der 3er, 5er und 6er Serie sowie dem 2500 bis 3.3 Li das BMW-Programm komplett?*

Kuenheim: Ja. Über diesen Rahmen wollen wir nicht hinausgehen.

?: *Für wie lange gilt diese Entscheidung?*

Kuenheim: Für die absehbare Zeit.

?: *Für zwei Jahre?*

Kuenheim: Ich glaube, daß wir für einen Zeitraum, der nicht bloß zwei Jahre umfaßt, sondern ein ganzes Jahrzehnt, im Grundsatz bei diesen vier Grundmodellen bleiben werden.

?: *Sie halten das Coupé der 6er Reihe für eine eigenständige Typenreihe?*

Kuenheim: Ja.

?: *Obwohl es nicht in ihrem Haus, sondern bei Karmann gebaut wird?*

Kuenheim: Es wird im Augenblick nicht bei uns gebaut.

?: *Besteht die Absicht, daß Sie es selber bauen?*

Kuenheim: Das ist eine Frage unserer Kapazität. Wir haben durch das neue Werk in Dingolfing unsere Kapazität um rund 50 Prozent erweitert und gedacht, das würde für eine gewisse Zeit ausreichen. Nun ist diese Kapazität für uns schon jetzt zu klein geworden, so daß wir das Coupé im Augenblick nicht selber übernehmen können. Aber zur Klarstellung: Karmann macht ja nur die Karosse. Bodengruppe, Fahrgestell, Motor, Getriebe und alle technisch relevanten Bauteile kommen direkt von BMW.

?: *Gäbe es Vorteile für Sie, wenn Sie auch die Karosserie machten?*

Kuenheim: Natürlich gäbe es Vorteile, wenn wir unser Topmodell komplett in eigener Hand haben könnten . . .

So haben die neuen Limousinen noch lange Zeit. Über sie sollten wir daher erst sprechen, wenn es sie einmal geben wird.

?: *Wenn Sie Ihre Typenreihen aufzählen, erwähnen Sie den 1502 schon gar nicht mehr. Läuft er aus?*

Kuenheim: Er wird — wie jedes Modell — eines Tages auslaufen. Das ist aber keine Frage von heute. Der 1502 erfreut sich im Augenblick großer Beliebtheit, so daß wir mit der Produktion

BMW-Chef Eberhard von Kuenheim: optimistisch in die 80er Jahre

?: *Sie sagten gerade Topmodell. Bleibt das Coupé auch dann Ihr Topmodell, wenn die neuen großen Limousinen kommen?*

Kuenheim: Unsere jetzigen großen Limousinen brauchen doch eigentlich noch gar nicht abgelöst zu werden. kaum nachkommen. Von einigen Märkten haben wir ihn abziehen müssen, um andere ausreichend versorgen zu können.

?: *Ist die Information richtig, daß der 1502 im Frühjahr nächsten Jahres nicht mehr gebaut wird?*

DRUM dreht sich leicht (weil besonders langfaserig!)

DRUM schmeckt und ist frisch (weil doppelt verpackt im versiegelten Polybeutel!)

Wo gibt's mehr Spaß für zwei Mark fünfundzwanzig?

Kuenheim-Interview

Kuenheim: Nein, die ist falsch. Wobei wir uns vorbehalten, morgen anders zu entscheiden, wenn der Markt es verlangen sollte.

?: *Ihre Antwort ist also offen?*

Kuenheim: Ja.

etwas billigeren Weg, um zu einem BMW zu kommen: der Kauf eines guten Gebrauchtwagens. Dies ist durchaus zu empfehlen.

?: *Wer wird — nach dem Auslaufen des 1502 — das Eroberungsfahrzeug sein? Ein 315 beispielsweise?*

Kuenheim: Es gibt bei uns ein halbes Dutzend Modellvarianten für verschiedene Aufgaben. Wir beabsichtigen jedoch nicht, diese Varianten herauszubringen — es sei denn, daß die Umstände sich gewandelt haben. Ich darf hier einmal Umstände und Wandel in mehreren Richtungen erläutern. 1973/74 gab es Geschwindigkeitsbeschränkungen, keine gesicherte Treibstoffversorgung und Sonntagsfahrverbot. Das brachte die Kleinwagen hervor. Aber jetzt gehen zum Beispiel die Amerikaner vom kleinen Auto wieder weg und wollen große Wagen. Wir müssen also auf jeden Fall für beide Richtungen vorbereitet sein.

?: *Sie haben Anfang 1975 gesagt, der 1502 werde für lange Zeit der kleinste BMW sein . . .*

Kuenheim: Das wird auch so bleiben. Wir haben nicht die Absicht, einen Motor unter 1,6 Liter Hubraum zu bauen, und wir wollen auch kein Auto, das von einem kleineren Motor angetrieben wird. Im Grundsatz werden wir in dieser Klasse bleiben.

?: *Wenn aber der Trend umgekehrt geht, zu noch größeren und noch leistungsfähigeren Limousinen, haben Sie dann auch Pläne in Ihrer Schublade, die solche Ansprüche an Leistung und Hubraum befriedigen können?*

Kuenheim: Wir werden immer das bieten, was die Nachfrage von uns ver-

Zehnjahresplan: 3er Serie . . .

. . . 5er Serie

. . . 6er Serie

. . . und 8er Serie bleiben bis 1985

langt. Und das werden wir zur rechten Zeit haben. Sie wissen — es ist kein Geheimnis mehr —, daß wir seit Jahren einen Achtzylinder-Motor fertig haben, nur aus marktpolitischen Überlegungen bringen wir ihn nicht heraus . . .

?: *Wann kommt er denn?*

Kuenheim: . . . und wir beabsichtigen auch nicht, ihn in der nächsten Zeit herauszubringen.

?: *Gerüchte wollen wissen, daß Sie einen Zwölfzylinder vorbereiten.*

Kuenheim: Diese Gerüchte habe ich auch gehört. Wir beschäftigen uns natürlich mit allen möglichen Varianten. Wir haben uns auch mit dem Zehnzylinder beschäftigt, auch mit dem Fünfzylinder. Trotzdem kommt der Zwölfzylinder für uns nicht in Frage.

?: *Kann der Grund für den Bau eines Zwölfzylinders nicht seine Exclusivität sein? Hätte der einzige Zwölfzylinder Deutschlands nicht einen unglaublich hohen Symbolwert?*

Kuenheim: Ja, bei den Motorjournalisten.

?: *Wann könnte ein solcher Zwölfzylinder von BMW auf der Straße stehen?*

Kuenheim: Wir könnten von der Kapazität unserer Entwicklung natürlich schnell sein. Aber das ginge dann auf Kosten von etwas anderem, und das wollen wir nicht.

?: *Ist Ihnen ein solches Flaggschiff nicht einiges wert?*

Kuenheim: Ja, aber den Vorrang haben diejenigen Autos, die den realisierbaren Wünschen unserer Kunden entsprechen.

?: *Herr von Kuenheim, ist es denkbar, daß BMW einmal einen Formel 1-Wagen baut?*

Kuenheim: Nein, das ist nicht beabsichtigt. Wir haben nur Interesse am Rennsport, wenn Autos eine Verwandtschaft zum Serienmodell besitzen und der Zuschauer die Möglichkeit hat, sich mit einer Marke zu identifizieren. Die Formel 1 bringt da nichts mehr.

?: *Bedeutet das auch, daß Sie keinen Formel 1-Motor planen?*

Kuenheim: Was hätten wir davon?

?: *Apropos Motoren. Sind bei Ihnen auch andere Antriebsarten wie Turbine und Wankel denkbar?*

Kuenheim: Denkbar sind sie. Aber nehmen Sie den Wankelmotor, in den sehr viel größere Unternehmen als BMW viele Millionen gesteckt haben. Wir sind frühzeitig zu diesem Ergebnis gekommen, daß dem Otto-Motor auch die Zukunft gehört. Dieser ist dem Wankelmotor so überlegen, daß es keinen Grund gab, für ihn unsere Kräfte einzusetzen. Von Motoren verstehen wir einiges, schließlich heißen wir Bayerische Motoren Werke.

?: *Können eigentlich die Bayerischen Motoren Werke auch einen Diesel bauen?*

Kuenheim: Warum nicht?

?: *Ist ein BMW-Diesel denkbar?*

Kuenheim: Er ist nicht undenkbar. Ich sagte schon, daß wir uns für jede mögliche Zukunftsentwicklung vorbereiten müssen. So muß auch damit gerechnet werden, daß der Gesetzgeber einen Diesel-Motor erzwingt. Wir sind darauf eingestellt. Aber die Frage ist, ob unsere Kundschaft da mitmacht.

?: *Ist mit dem BMW-Image ein Dieselmotor vereinbar?*

Kuenheim: Wenn es ein echter BMW-Dieselmotor wäre, dann ja.

?: *Wäre es denkbar, in einen 316 oder 318 oder gar 520 einen Diesel-Motor einzubauen?*

Kuenheim: Denkbar ist alles. Unsere Aufgabe ist es ja gerade, das Undenkbare zu denken.

?: *Wagen Sie zu sagen, daß es Anfang der 80er Jahre einen BMW Diesel gibt?*

Kuenheim: Sie werden jetzt ganz überrascht sein: Das weiß ich nicht.

?: *Herr von Kuenheim, was planen Sie für Ihr Motorradgeschäft?*

Kuenheim: Sehr vieles. Wir haben ja seit Anfang Januar das Motorradgeschäft aus der BMW AG ausgeliedert und zu einer eigenen Gesellschaft gemacht, die sich von morgens bis abends mit dem Motorrad beschäftigen soll. Sie kennen die Konkurrenz aus Japan, verglichen damit sind wir so winzig wie eine Stecknadel im Heuhaufen. Unsere Frage ist ganz offen: Machen wir es gar nicht oder machen wir es richtig? Und da haben wir uns entschlossen, es gleich richtig zu machen. Das Motorradgeschäft wird in Zukunft ein ganz wichtiger Zweig von BMW sein.

?: *Wie merkt der Motorradfreund diese Neuorganisation?*

Kuenheim: Durch alles. Das dauert einige Jahre. Aber wir werden nicht gleich, sondern in einiger Zeit eine ganze Menge zu bieten haben.

?: *Auch neue Modelle?*

Kuenheim: Auch neue Modelle.

?: *Werden Sie dann in Berlin-Spandau oder irgendwo im Bundesgebiet eine neue Fabrik bauen?*

Kuenheim Wir sind ganz glücklich in Berlin. Neue Fabrik, das klingt immer so gewaltig. Eine kleine Halle ist auch schon eine Erweiterung.

?: *Wird Anfang der 80er Jahre das BMW-Programm immer noch aus Autos und Motorrädern bestehen?*

Kuenheim: Mit Sicherheit.

?: *Werden Sie zusätzlich versuchen, mit neuen Produkten in den Freizeitmarkt einzudringen? Mit Skiern haben Sie ja vor einiger Zeit schon angefangen.*

Kuenheim: Das ist wie mit dem Motorsport. Ein bißchen Öffentlichkeitsarbeit und Werbung und so.

?: *Ihre Boutiquen mit ausgesuchten BMW-Asseccoires entwickeln sich doch gut . . .*

Kuenheim: . . . und das animiert zu mehr.

Jeder Test ein Fest.

Der hochqualifizierte Fachtest in der HiFi-Stereophonie 11/75 spricht für Tandberg-HiFi-Boxen.

Dieser Test ist für Sie der Orientierungspunkt. Denn er behandelt das wohl heikelste Kapitel der HiFi-Anlagen offen und wertneutral: die HiFi-Boxen.

TANDBERG HIFI-BOX TL 5020
Die mittlere Dreiweg-Stand- oder große Regal-Box erwies sich im Musikhörtest als sehr klangneutral, transparent, breitbandig, bei sehr tiefem, kräftigem und sauberem Baß... erzeugt ein großes Klangvolumen... eine Box der Spitzenklasse.

TANDBERG HIFI-BOX TL 3520
Die Dreiweg-Regalbox oder kleine Standbox ist fast so baßtüchtig wie die TL 5020... ...sie wirkt durchsichtig, frei und sehr brillant... zeichnet sich durch relativ günstigen Wirkungsgrad aus. ...Die brillante Alternative zur TL 5020... die kleine Standbox der Spitzenklasse.

TANDBERG HIFI-BOX TL 2520
Die Dreiweg-Regalbox mittlerer Größe oder sehr kleine Standbox ist in der Baßwiedergabe sehr sauber und konturiert... ...die Box ist klangneutral und durchsichtig ...eine Regalbox der Spitzenklasse, klangneutral, ausgewogen, breitbandig und baßtüchtig.

Diesen drei Modellen ist in ihrer Volumen- und Preisklasse klar Spitzenqualität zu bescheinigen.

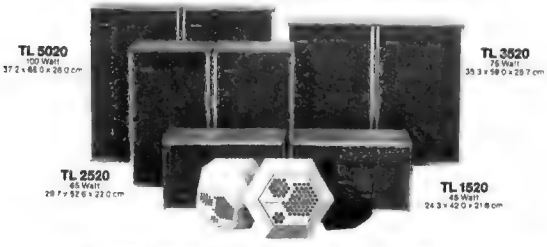
Mit diesem Test ist die TANDBERG-HiFi-Family nunmehr komplett getestet. Vom Tonband über den Cassetten-Recorder, die Receiver – bis hin zu den Boxen.

Wenn Sie also auf Nr. Testsicher gehen wollen, holen Sie sich den Sonderdruck bei Ihrem TANDBERG-Fachhändler.

TESTSICHER

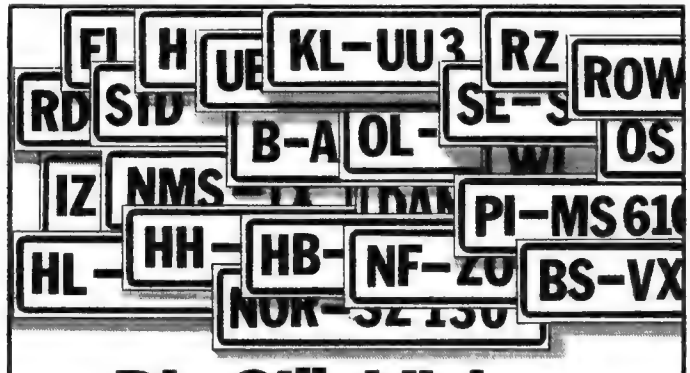
TANDBERG RADIO DEUTSCHLAND GMBH
4006 Erkrath 1, Heinrich-Hertz-Str. 24

TESTSICHER



Tandberg schließt jede Lücke. In jeder HiFi-Anlage.

DIE TANDBERG HIFI FAMILY
RECEIVER · BOXEN · TONBANDGERÄTE · CASSETTENRECORDER



Die Glücklichen

Norddeutschlands Autofahrer haben es besser. Seit 10 Jahren liegt das letzte große unbekannte Reiseland Europas in ihrem Nahverkehrsbereich. Denn seit 10 Jahren schließen die luxuriösen Hochseefähren der Prinzenlinien das englische und das norddeutsche Straßennetz aneinander. Feiern Sie das Jubiläum mit einer Englandreise zum Jubiläums-Preis: Für DM 75,– bringen wir Ihren PKW nach England und zurück, egal, ob es eine Ente oder ein Rolls Royce ist. Bedingung: Ihr PKW muß 3 lt. Tarif zahlende Insassen haben.

TÄGLICH AB HAMBURG ODER BREMERHAVEN NACH HARWICH

PRINZENLINIEN
Hamburg (0 40) 31 24 21/22
Bremen (04 21) 31 49 70 und 31 49 81

COUPON

Senden Sie mir bitte kostenlos weitere Informationen

Name: _____

Ort: _____

Straße: _____

Bitte ausschneiden und einsenden an PRINZENLINIEN, Abt. AS Johannisbollwerk 6-8, 2000 Hamburg 11, oder Martinistr. 58, 2800 Bremen 1

Preußen-Garde

Der BMW-Vorstand.

Bayerns edelstes Unternehmen wird von Ausländern geleitet. So glaubt zumindest ein Teil der Eingeborenen im Freistaat zwischen Donau und Loisach, Alpen und Alb, wenn er an die Herkunft der BMW-Vorstandsmitglieder denkt: Die Bosse stammen fast alle aus Preußen.

Vorstandschef Eberhard von Kuenheim (sprich: Kuhnheim), geboren 1928 in Königsberg/Ostpreußen, atmete freilich schon in jungen Jahren süddeutsche Luft. Nachdem er an der exclusiven Internatsschule Salem am Bodensee sein Abitur gemacht hatte, studierte er in Stuttgart Maschinenbau. 1965 heuerte ihn Herbert Quandt als Direktor einer seiner Gesellschaften an und machte ihn am 1. Januar 1970 zum Chef von BMW.

Finanzchef Erich Haiber ist der einzige BMW-Boß, der südlich der Main-Linie geboren wurde. Der ehemalige Kodak-Prokurist und Salamander-Vorstand erblickte 1925 im schwäbischen Ludwigsburg das Licht der Welt.

Hans Koch (Technik) und Hans-Erdmann Schönbeck (Vertrieb) sammelten schon vor ihrem Eintritt bei BMW Erfahrungen bei anderen Autofirmen. Während Hobby-Motorradfahrer Koch bei Ford in Köln den Aufbau eines neuen Motorenwerkes koordinierte, leitete Pferdefreund Schönbeck den Vertrieb bei Audi.

Der promovierte Ingenieur Karlheinz Radermacher, ver-

Vorstand

Eberhard von Kuenheim
Vorsitzender

Erich Haiber
Finanzen und Betriebswirtschaft

Hans Koch
Technik

Hans-Erdmann Schönbeck
Vertrieb

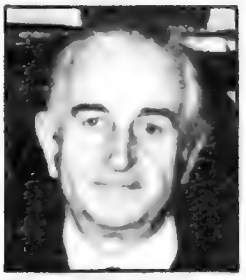
Karlheinz Radermacher
Forschung

Helmut Schäfer
Einkauf und Materialwirtschaft

antwortlich für Forschung und Entwicklung, kennt sich auch in kaufmännischen Belangen aus. Bevor er Vorstandsmitglied bei BMW wurde, leitete er bei den SKF Kugellagerfabriken in Schweinfurt das Ressort Marketing und Verkauf.

Der Jüngste im Top-Management von BMW, Helmut Schäfer (43), ist für den Bereich Einkauf und Materialwirtschaft verantwortlich. 1964 leitete er die Einkaufsorganisation von VW de Mexico und koordinierte später den gesamten Einkauf für VW in Brasilien, Mexiko, Südafrika und Australien. Aus dieser Zeit stammt auch sein

Aufsicht



Herbert Quandt
Aufsichtsratsvorsitzender

Hobby: Er sammelt südamerikanische Kunst.

Seit August 1974 sitzt an der Spitze des Aufsichtsrats der BMW-Inhaber persönlich. Herbert Quandt, der ehemalige Konsul der mittelamerikanischen Bananenrepublik Costa Rica und Aktionär zahlreicher Firmen (Varta, Industriewerke Augsburg-Karlsruhe) hält bei BMW die Mehrheit des Grundkapitals. Über die Höhe seiner Beteiligung in München gibt es allerdings nur Vermutungen. Branchenkenner glauben, daß der Industrielle aus Bad Homburg etwa drei Viertel aller BMW-Aktien besitzt. *hrr*

Bundesschatzbriefe. Hoher, sicherer Gewinn. Aber wenn Sie wollen, schon übers Jahr wieder Bargeld.

Bei Bundesschatzbriefen haben Sie das beruhigende Gefühl, Ihr Geld sicher und gewinnbringend anzulegen, ohne es lange festzulegen.

7,17 % Rendite pro Jahr.

Das bieten Ihnen Bundesschatzbriefe Typ B mit Zinsansammlung nach 7 Jahren Laufzeit. Bei Typ A mit jährlicher Zinsauszahlung und 6 Jahren Laufzeit erzielen Sie 6,82 % Rendite pro Jahr.

So wächst der Zins:

1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	4. Jahr
4,75 %	6,00 %	7,00 %	7,50 %
5. Jahr	6. Jahr	7. Jahr	
8,00 %	8,50 %	8,50 %	

Aus 1.000 DM werden so mit Typ B 1.623 DM.

Schon übers Jahr wieder Bargeld.

Bei Geldbedarf können Sie Bundesschatzbriefe schon ab 1. 4. 1977 täglich wieder verkaufen. Zu 100 % plus Zinsen. Nutzen Sie diese Vorteile. Bundesschatzbriefe gibt es schon ab 50 DM bei Ihrer Bank, Sparkasse oder Landeszentralbank.

Weitere Informationen durch den Bundesschatzbriefdienst, Postfach 2367, 6000 Frankfurt am Main 1, Telefon (0611) 55 88 66.

Bundesschatzbriefe. Besitz, der sicher wächst. Bargeld, wenn man's braucht.

Kraft

Aus der YAMAHA 350 wurde die YAMAHA RD 400.

Die YAMAHA RD 400 ist keine Aufstockung des erfolgreichen Vormodells. Die YAMAHA RD 400 signalisiert neue Technik, neue Leistung und neue Maßstäbe in der 400-ccm-Klasse: 43 DIN-PS bei 7.100 U/min. Beschleunigung 0 auf 100 km/h unter 6 Sekunden, 6-Gang-Sportgetriebe, hydraulische Scheibenbremse an beiden Rädern. Neuartiges Vergasersystem mit Einstellmarkierungen. Darum Fahren ohne „Zweitaktfahne". Erfahren Sie die neue YAMAHA RD 400 auf einer Probefahrt.

Unverbindlicher Verkaufspreis DM 4.500,– (inkl. MwSt., exkl. Nebenkosten).

Neu – auch die YAMAHA RD 250

247 ccm Hubraum. 27 DIN-PS bei 7.200 U/min. Umbau auf 30 DIN-PS möglich. Hydraulische Scheibenbremse an beiden Rädern.

Unverbindlicher Verkaufspreis DM 3.852,– (inkl. MwSt., exkl. Nebenkosten).

YAMAHA

Kraft und Sicherheit auf 2 Rädern

MITSUI MASCHINEN GMBH.
GRUNSTR. 44, 4005 MEERBUSCH 1.
TELEFON (0 21 05) 58 92, TELEX 8 584 036

werk.

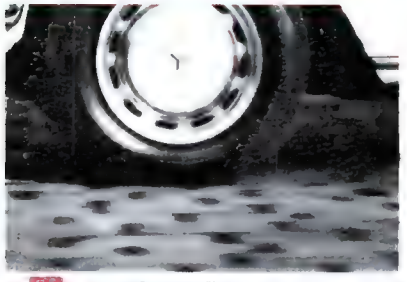
Änderungen vorbehalten.

DER LANGZEITRE
VON FULDA

Er meistert jede Fahrsituation.
Auch nach
vielen tausend Kilometern!

Fulda Rasant
Stahlgürtelreifen

IFEN



1. Kopfsteinpflaster, Schotterstraßen...
Auf unebener Straße zeigt die geschmeidige Langzeit-Polyester-Karkasse, was sie kann. Sie bleibt elastisch und stoßschluckend bis zuletzt und bürgt für hohen Fahrkomfort.

2. Autobahnfahrten, endlose Landstraßen...
der Langzeit-Stahlgürtel sorgt für geringen Verschleiß und niedrigeren Verbrauch. Folge: Längere Lebensdauer und Kraftstoffersparnis.

3. Plötzlicher Gewitterregen, nasse Fahrbahn...
das computer-entwickelte Langzeit-Profil gibt Ihnen auch dann höchstmögliche Sicherheit.

4. Spielende Kinder, ein plötzliches Hindernis...
die Langzeit-Gummimischung garantiert optimale Straßenhaftung und somit kürzeste Bremswege. Sie garantiert Langzeit-Sicherheit.

Nachrichten aus der Technik

Leistungsmessung im Schnellverfahren

Einen neuen Rollenprüfstand, der eine schnelle Kraftprobe der Motoren in eingebautem Zustand erlaubt, hat die Firma Bosch entwickelt.

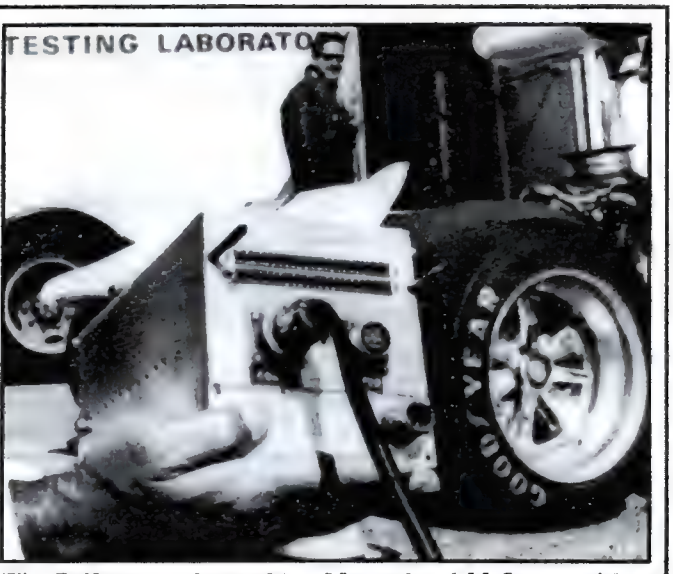
Im Gegensatz zu herkömmlichen Prüfständen dieser Art, die lediglich die an den Antriebsrädern vorhandene Nettoleistung messen können, registriert der neue Prüfstand (Bezeichnung LSP 002) auch jene Leistung ganz exakt, die zwischen Kurbelwelle und Antriebsrädern verloren geht.

Bislang konnte die effektive Motorleistung nur durch Zuschlag eines Erfahrungswertes für die Verlustleistung zur Antriebsleistung ermittelt werden.

Handlich: Anzeigegerät

Die Arbeitsweise des Bosch-Prüfers ist einfach: Er mißt bei einer vorgewählten Geschwindigkeit im Bereich der Nenndrehzahl zuerst die an den Antriebsrädern vorhandene Leistung. Danach wird bei getretener Kupplung die Verlustleistung ermittelt, die Summe beider Werte ergibt die effektive Motorleistung. Die anfallenden Rechenoperationen werden elektronisch durchgeführt, das handliche Bedien- und Anzeigegerät weist das Endergebnis digital aus.

Die ganze Prozedur dauert — betriebswarmer Motor vorausgesetzt — nur etwa eine halbe Minute. Auf dem Prüfstand können Geschwindigkeiten bis zu 200 km/h simuliert und Leistungen bis zu 272 PS (200 kW) gemessen werden.



Für Reifentests: kompakter Magnetband-Meßwertspeicher

Raumfahrttechnik für Reifenversuche

Die im Zuge der Weltraumfahrt entwickelte Telemetrie (automatische Fernübertragung von Meßwerten zur Bordstation) macht sich die Firma Goodyear bei Reifenversuchen zunutze. Das Kernstück des elektronischen Meß- und Übertragungssystems bildet der mit einem Computer kombinierte Magnetband-Meßwertspeicher, der unter anderem Über- und Untersteuern, Fliehkräfte, Rollwiderstand und Wärmeentwicklung erfaßt. Der kompakte Speicher wiegt nur vier Kilogramm und läßt sich selbst in einem Formel-Rennwagen leicht unterbringen.

Neuer CEAT-Gürtelreifen

Die in Deutschland relativ unbekannte italienische Firma CEAT, ein Privatunternehmen, das zwei Drittel seines Umsatzes mit elektrischen Kabeln und das restliche Drittel mit Autoreifen macht, hat einen neuen Stahlgürtelpneu ins Programm genommen. Mit dem auf den Namen Veltro hörenden Reifen will CEAT vor allem auch auf dem deutschen Markt besser ins Geschäft kommen.

Mit Stahlgürtel: Ceat Veltro

Der Unterbau des Veltro besteht aus zwei Textil- und zwei Stahllagen. Das längsorientierte Profil mit drei parallel verlaufenden Zick-Zack-Rillen soll für gute Richtungsstabilität und wirksame Drainage bei nasser Fahrbahn sorgen. Auffallend ist dabei, daß das querunterteilte Profil bis weit in die Reifenschulter reicht. Die starke Wulstpartie an der Reifenflanke soll die Steifigkeit und Fahrstabilität verbessern.

Der CEAT Veltro wird in den gängigsten Breiten mit 12, 13 14 und 15 Zoll Durchmesser angeboten.

RTL · Radio Luxemburg:

12 Uhr mittags.*
Hochzeit mit 2 Millionen Hochzeitsgästen.

Hochzeit über Ätherwellen: 12 Uhr mittags. Duisburg. RTL sendet vom Duisburger Rathaus. Inge und Bernd wollen gerade heiraten. „Heiratet doch mit uns", meint Jochen. Und so hauchen die beiden ihr „Ja" über den Äther. 2 Millionen RTL-Hörer sind mit dabei. Als Geschenk: Hochzeitsreise nach Luxemburg zu RTL. Glück gehabt, strahlen die beiden. Eine Hochzeitsreise wäre nicht drin gewesen. RTL freut sich.

600 DM für „Ich höre RTL."

12 Uhr mittags ruft Jochen täglich 5–7 Telefonnummern an. Klingelt es bei Ihnen, sagen Sie „Ich höre RTL" und haben mindestens DM 400,– gewonnen. Hat sich mehr im Geldtresor angesammelt, gewinnen Sie noch mehr. Wie Frau Ewerts aus Gerolstein (Bild). „Ich höre RTL" hat ihr DM 600,– gebracht.

Der Größte.

12 Uhr mittags. Wesel. Sprecher Axel bietet DM 500,– für das größte Tier. Wer bringt es zur RTL-Sendung? Da dröhnt es von weitem: Shanka ist da! 3 m hoch und 3 t schwer. Es kommt eben manchmal größer als man denkt. Auch bei RTL.

** 12 Uhr mittags*
Der neue Hit von RTL. 2 Stunden Spiel, Spaß und Unterhaltung. Live. Jetzt jeden Tag in einer anderen Stadt. RTL trifft sich mit Ihnen dort, wo was los ist. Spielen Sie mit. Gewinnen Sie mit. 12 Uhr mittags. Mit RTL.

7.000 Wahllokale

7.000 deutsche Sparkassen mit Wahlbox für die Hitparade. RTL macht es Ihnen jetzt leicht, Ihrem Lieblingsstar Ihre Stimme zu geben. Sie gehen einfach in die Sparkasse um die nächste Ecke. Machen Sie mit beim nächsten Hit.

Lebensfroh & Co.

Das junge Team von RTL. Immer am Ball, von 6 Uhr früh bis 1 Uhr nachts. Spiele, Spaß und Information. Das ist die Devise. Und der persönliche Kontakt mit Ihnen. „Unsere Hörer sind unsere Freunde", sagen sie.

Kein Stau kommt zu schnell für RTL. Alle 30 Minuten Direktschaltung zur Polizei. „Wie sieht's aus auf den Straßen?" Dazu laufend Meldungen der flinken RTL-Funkwagen. So schnell informiert Sie sonst keiner in Deutschland. RTL möchte, daß Sie immer gut nach Hause kommen.

Viertes Gold

für Jürgen Marcus. Der erfolgreichste Gold-Sammler des jungen deutschen Schlagers: Jürgen Marcus. Zum vierten Mal Lieblingssänger der RTL-Hitparadefans. 14.000 Zuschauer in der Dortmunder Westfalenhalle jubeln bei der Übergabe des Goldenen Löwen, dem Oskar des deutschen Schlagers.

Der Tag hat viele Stunden. Deshalb machen wir für Sie nicht nur die beliebtesten Sendungen. Sondern Deutschlands beliebtestes Tagesprogramm. Da sprechen die Leute, über die man spricht. Da hören Sie heute alles über heute. Fröhlichkeit, die ansteckt. Spannung, die Spannung verbreitet. Und Musik, Musik, Musik. Die meisten Hörer finden uns so interessant, daß sie uns den ganzen Tag treu bleiben.

Radio Luxemburg

Radio Luxemburg MW 1439 kHz, KW 49,26 m, UKW Kanal 6 oder 33.

RTL

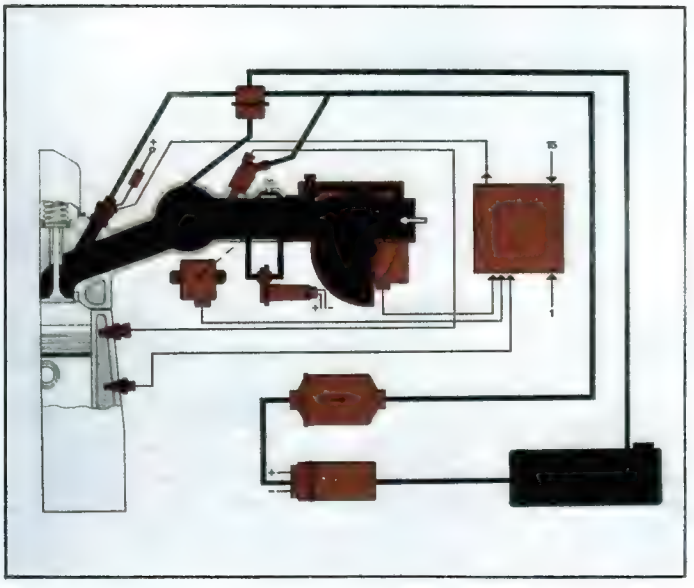
Benzin als Drucksache

Der lange Weg zum Erfolg der Benzineinspritzung.

Der Dieselmotor ist an allem schuld. Er ließ sich von Geburt an nicht mit jener genial einfachen Vernebelungsapparatur, genannt Vergaser, abspeisen, sondern verlangte die Brennstoffzufuhr über ein technisches Wunderwerk: eine Einspritzpumpe.

Statt sich der einfachen und preiswerten Gemischaufbereitung über den Vergaser zu freuen und damit glücklich zu werden, haben die Konstrukteure von Ottomotoren immer schon mit des Diesels Einspritzanlage geliebäugelt.

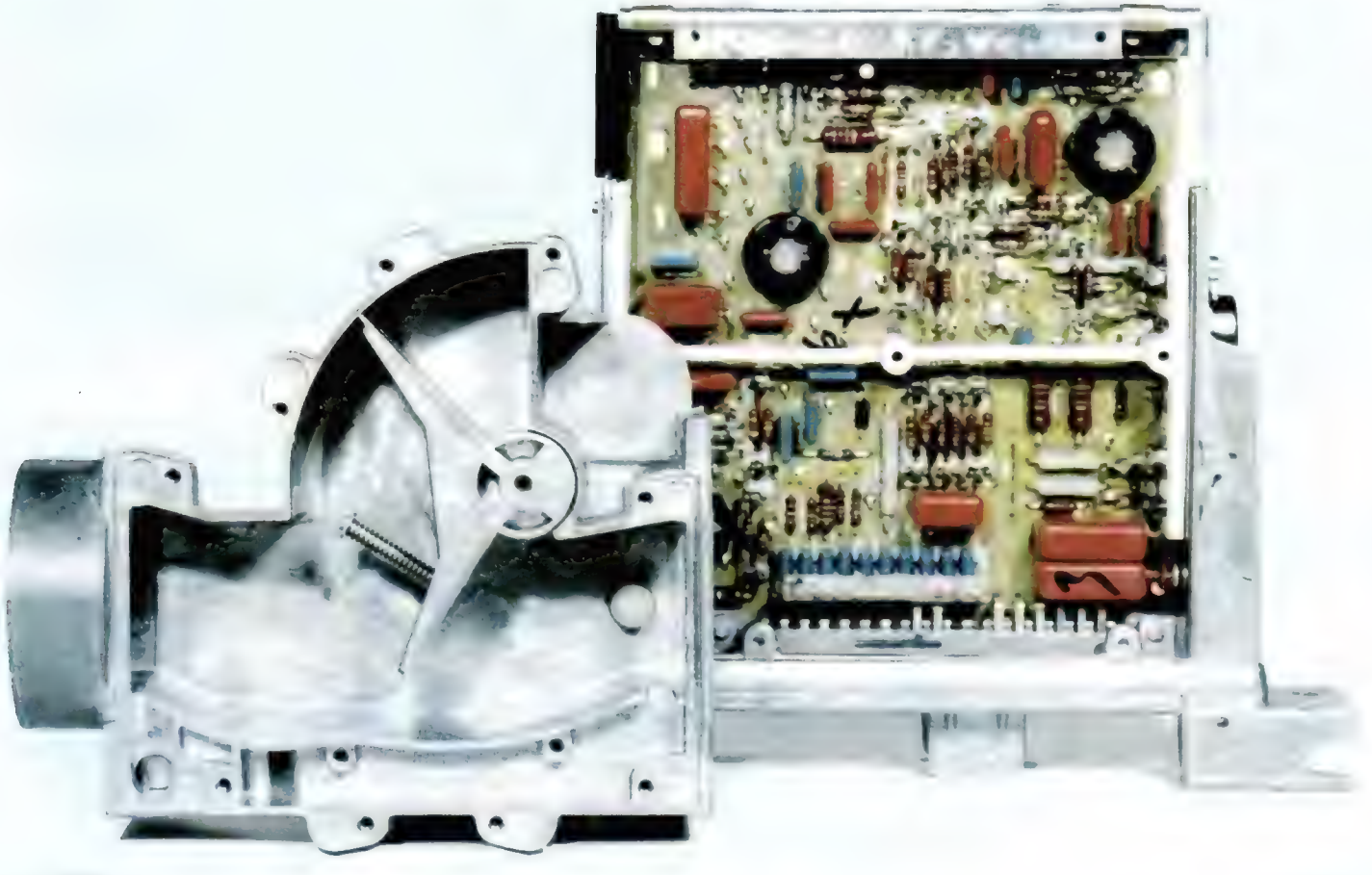
Schon vor mehr als sechzig Jahren wurde die Benzineinspritzung erstmals an einem Flugmotor erprobt. Gründe dafür ließen sich schon damals genug finden: Die Einspritzanlagen erlaubten eine bessere Höhenkorrektur und gewährleisteten einen einwandfreien Betrieb unter extremen Flugbedingungen (zum Beispiel Kunstflugtauglichkeit).



Die jüngste Bosch-Einspritzung, genannt L-Jetronic, verarbeitet die Informationen des Luftmengenmessers (im unteren Bild links) per Elektronik in Einspritzimpulse.

Erste Einspritz-Generation: viel Aufwand für viel Leistung

Erfolgreich im Auto landete die Benzineinspritzung erst in den frühen fünfziger Jahren. Die Zielsetzung für Boschs Direkteinspritzung war auch diesmal klar: mehr Leistung. Für die Kräftigung durch die Spritze sprach fol-



gendes: Im Ansaugtrakt können die strömungshemmenden Hilfsmittel des Vergasers – Lufttrichter und Vorzerstäuber – fehlen, der Motor muß keine Arbeitsleistung für die Förderung des Kraftstoffs aus dem Düsensystem aufbringen, die direkte Einspritzung in den Brennraum garantiert optimale Innenkühlung und gestattet ein hohes Verdichtungsverhältnis.

Die Leistungsbilanz sprach also in erster Linie für die Direkteinspritzung. Der damit ausgestattete Sechszylinder des Mercedes 300 SL leistete 225 PS (165,6 kW), er gewann damit die höchste spezifische Leistung aller Mercedes-Serientriebwerke bis heute, und er war 1954 schon stärker als der Dreilitermotor des Porsche Carrera heute.

Die andere Seite der Rechnung war allerdings weniger erfreulich. Die Kosten der aufwendigen Direkteinspritzung nach Diesel-Rezepten standen in keinem Verhältnis zur Wirkung.

Und teuer wurde zusätzlich auch noch die Wartung. Die Düsen in der Hitzezone machten Scherereien. So blieb die Karriere der Direkteinspritzung kurz, aber lehrreich. Selbst im Rennsport gab das theoretisch ideale Verfahren nur ein kurzes Gastspiel.

Eine Lektion für die Zukunft freilich hinterließ das konsequente und kostspielige Experiment mit der Direkteinspritzung den Entwicklern schon: Eine erfolgversprechende Benzineinspritzanlage kann und muß einfacher sein.

Zweite Einspritz-Generation: weniger Kosten und mehr Leistung

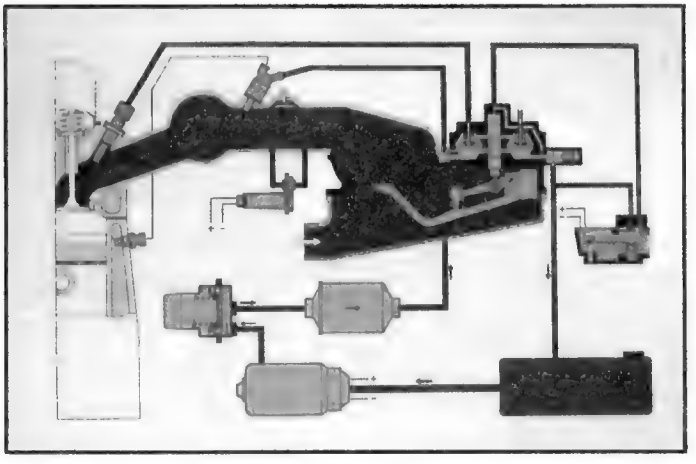
Die weitere Entwicklung der Benzin-Einspritztechnik ist ein bemerkenswert klares Fazit aus dieser Lehre. Denn sie führte zu einer stufenweisen Vereinfachung des vom Diesel übernommenen Systems.

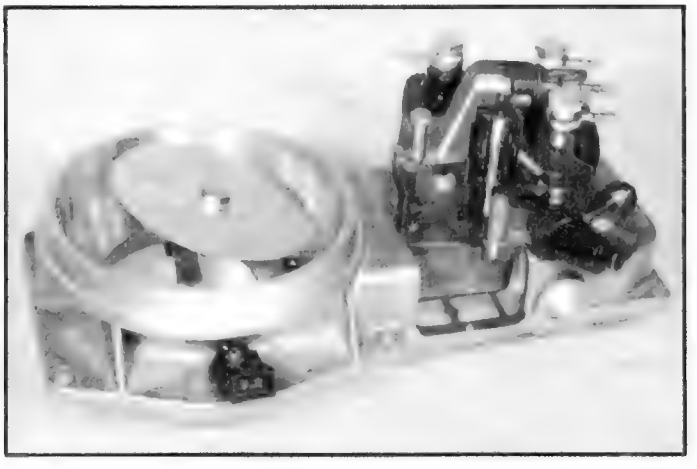
- Die Einspritzdüsen wanderten aus dem Zylinder in das Saugrohr. Der Einspritzdruck konnte dadurch von mehr als 80 bar auf 15 bar gesenkt werden. Das hatte zur Folge, daß auch die Pumpe billiger werden konnte.
- Die Zahl der Pump-Aggregate – Pumpenzylinder, Pumpenkolben und Antriebsnocken – entsprach ursprünglich der Zylinderzahl des Motors. Eine Verringerung dieser Fördereinrichtungen auf zwei Stück für vier oder gar sechs Motorzylinder und die damit verbundene Vorlagerung von Kraftstoffluftgemisch am geschlossenen Einlaßventil erwiesen sich als unproblematisch.
- Die zunächst individuelle Mengenregelung an jeder Pumpeinheit für den oder die von hier aus versorgten Zylinder erwies sich ebenfalls als nicht erforderlich. Eine gemeinsame Regeleinheit wurde im Laufe der Zeit als völlig ausreichend empfunden.

In dieser Epoche der Vereinfachung entstand eine ganze Reihe mehr oder minder erfolgreicher Saugrohr-Einspritzanlagen, die mit Arbeitsdrücken zwischen 10 und 30 bar auskamen. Wirtschaftlichen Erfolg, Rang und Namen konnten im wesentlichen drei Fabrikate verbuchen.

- Bosch ist in diesem Feld mit zwei Systemen vertreten. Mit der alten Zweistempelpumpe des ersten 220 SE sowie mit der später entstandenen, meist sechsstempeligen Pumpe. Sie versorgte in dieser Form serienmäßig eine Reihe von Sechszylindermotoren bei Mercedes und Porsche. Zusätzlich gab es noch Varianten mit acht Stempeln (Mercedes 600, 300 SEL 6,3 und Porsche-Rennmotoren) sowie mit zwölf Stempeln (Porsche 917). Diese zweite Bosch-Anlage versorgte jeden Zylinder mit je einer Pumpe. Die Treibstoffdosierung jedoch übernahm hier ein Regelelement: ein Raumnocken.
- Kugelfischers Einspritzpumpe (serienmäßig bei BMW, Peugeot und Lancia) weist ebenfalls pro Zylinder des Motors auch hier ein Pumpaggregat auf, nur erfolgt die Mengenregulierung gemeinsam über einen Raumnocken. Der Einspritzdruck erreicht 30 bar.
- Die Lucas-Einspritzung zeigt, obschon für den Rennsport konzipiert, deutliche Merkmale eines Trends zur Vereinfachung. Sie begnügt

Die schon weit verbreitete Bosch K-Jetronic ermittelt die Luftmenge über eine Stauscheibe und reguliert anhand dieser Information die Treibstoffmenge mechanisch.





„Alle Merkmale modernen Automobilbaus“
(AUTO, MOTOR UND SPORT)

CHRYSLER

Urteilen Sie selbst.

AUTO DES JAHRES 1976

„Die Modelle der neuen Baureihe 1307/1308 besitzen alle Merkmale modernen Automobilbaus: Frontantrieb mit Quermotor, aufwendige Fahrwerkskonstruktion und Schrägheck-Karosserie mit guter Raumausnutzung."
(So urteilt „auto, motor und sport" über den Simca 1307/1308.)

Verlassen Sie sich nicht allein auf das Urteil der Motor-Journalisten. Prüfen Sie selbst, ob der Simca 1307/1308 wirklich so gut ist wie sein Ruf.

Seine technische Konzeption: Motor quergestellt, fünffach gelagerte Kurbelwelle, Vorderradantrieb, Fahrwerk mit Einzelradaufhängung, vorne an Querlenkern mit längsliegenden Drehstäben und Kurvenstabilisator, hinten an Längslenkern mit Schraubenfedern und Querstabilisator.

Seine Ausstattung: eine Transistorzündung, die den Motor selbst unter extremen Bedingungen startet, heizbare Heckscheibe, Zweikreisbremssystem mit Scheibenbremsen vorn und Bremsfunktionskontrolle, Gürtelreifen, zwei Rückfahrscheinwerfer und Teppichboden.

Nun wissen Sie schon mehr über den neuen Simca. Doch das Wichtigste sagt Ihnen eine Probefahrt beim Chrysler-Simca-Händler.

Denn nur so erfahren Sie, warum – unter den vielen europäischen Autos – gerade der Simca 1307/1308 zum Auto des Jahres gewählt wurde. Und kein anderer. 1 Jahr Garantie ohne Kilometerbegrenzung.

CHRYSLER SIMCA

SIMCA 1307
SIMCA 1308
Willkommen an Bord

Benzineinspritzung

sich mit einer Hochdruck-Förderpumpe (10 bis 11 bar), die den Treibstoff über ein mechanisch angetriebenes Verteileraggregat zu den Einspritzdüsen fördert. Die lastabhängige Regulierung der Einspritzmenge erfolgt auch hier gemeinsam und ziemlich primitiv über eine Kurvenscheibe.

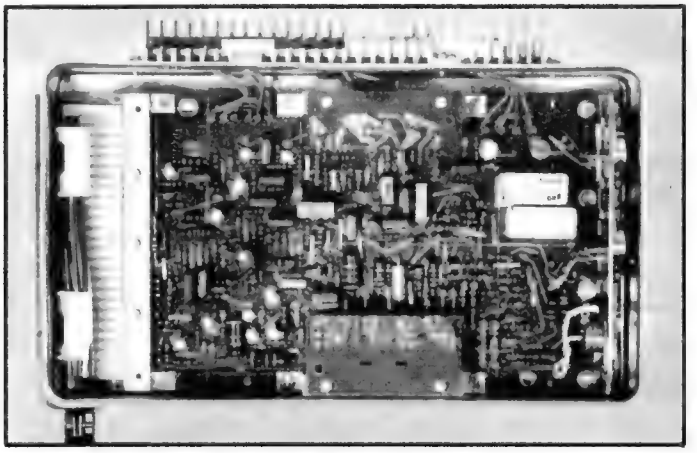
Die Anlagen von Bosch und Kugelfischer konnten als erste Benzineinspritzungen einen breiten wirtschaftlichen Erfolg verbuchen, ganz einfach, weil sie etwas für ihr Geld boten: eine höhere Leistung, bei deren Zustandekommen meist einige weitere Modifikationen am Motor beteiligt waren, relativ günstige Verbrauchswerte und, was im Laufe der Zeit noch als Forderung hinzukam, ein verhältnismäßig giftarmes Abgas.

Die fortschreitende Entwicklung beraubte diese immer noch recht teuren Aggregate mehr und mehr ihrer wirtschaftlichen Grundlage. Die dritte Einspritz-Generation verdrängte die zweite von der Straße auf die Rennstrecke, wo Feinmechanik und Leistungsförderung noch etwas gelten.

Dritte Einspritz-Generation: neue Technik und neue Entwicklungsziele

Der dritte Entwicklungsschritt der Benzineinspritzungen brachte die eigentliche Revolution. Mit der Bosch D-Jetronic verschwanden so ziemlich alle noch verbliebenen Merkmale der alten Dieselpumpen-Tradition:

- Der Antrieb der Förderpumpe erfolgte hier nicht mehr mechanisch vom Triebwerk her, sondern über einen Elektromotor.
- Der Einspritzdruck wurde abermals gesenkt, und zwar auf den außerordentlich geringen Wert von etwa zwei bar.
- Die Regelung der Einspritzmenge verzichtete weitgehend auf den Einsatz der Mechanik und bediente sich der elektronischen Datenverarbeitung.



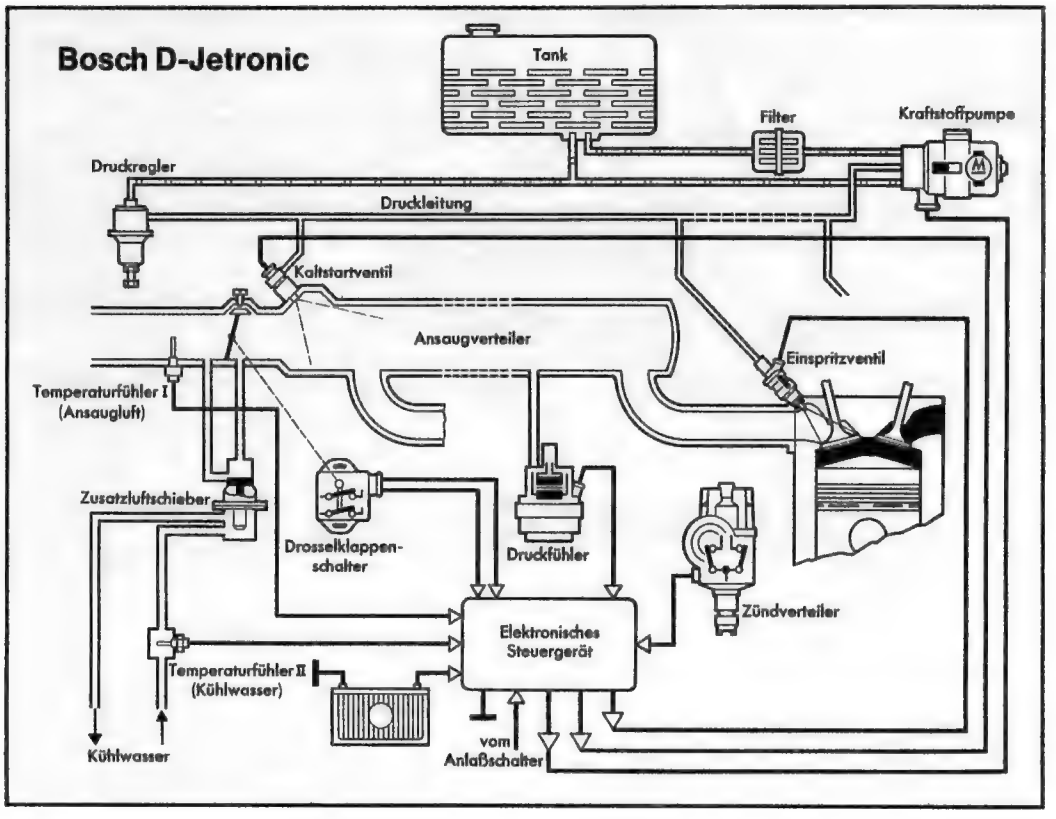
Boschs D-Jetronic benötigte viele Informationsgeber und ein komplexes Steuergerät zur Datenverarbeitung.

Das Motiv für so umstürzlerische Entwicklungspolitik war nun nicht mehr allein das bis dahin vorherrschende und traditionelle Streben nach mehr Leistung. Das aktuelle Zeitgeschehen stellte den Konstrukteuren eine neue zusätzliche Aufgabe: die Abgasentgiftung. Als Mittel zu diesem Zweck empfahl sich für Bosch das Einspritzsystem unbedingt. Es kann zwei für reines Abgas wichtige Voraussetzungen sehr sicher erfüllen: eine genaue Dosierung der benötigten Kraftstoffmenge und eine gleichmäßige Gemischverteilung auf alle Zylinder des Motors.

Für die Elektronik sprach die Möglichkeit, in dieses System relativ viele Daten einzugeben, dort zu verarbeiten und in zweckdienliche Befehle umzuformen. Dabei freilich galt es, die Prozeßordnung elektronischer Datenverarbeitung einzuhalten, was das ganze Verfahren nicht eben vereinfacht.

Die erforderlichen Werte – Drehzahl, Drosselklappenstellung, Druckdifferenz zwischen Ansaugrohr und Atmosphäre sowie Motortemperatur – werden auf mechanischem Wege registriert, sodann zu elektrischen Informationen umgeformt, als solche im Steuergerät verarbeitet und von dort an die Einspritzventile weitergeleitet, das die Stromimpulse wieder in mechanische Arbeit umsetzt. Die Mengenregelung an dieser Stelle ist wiederum sehr einfach: hoher Benzinbedarf = lange Einspritzdauer, kleiner Benzinbedarf = kurze Einspritzdauer.

Die Einspritzung erfolgt bei der D-Jetronic nicht für jeden Zylinder einzeln, sondern immer für zwei Zylindergruppen. Das heißt, bei



Mobil SHC:
Für Sie das gleiche wie für Sieger.

Das Mobil SHC, das Sie als Privatmann erhalten, ist original das Mobil SHC, mit dem Spitzenpiloten Rennen fahren, Rallies durchstehen, Zeiten unterbieten, Gold gewinnen und Meister werden. Und zwar original nicht nur dem Namen und der Verpackung nach. Sondern auch im Inhalt.

Wenn also einer auf der Strecke bleibt, dann der Verschleiß.
Das gilt für Sie so wie im Sport.

Mobil SHC
Mehr Kilometer pro Motor, weil vollsynthetisch.

Benzineinspritzung

Vierzylindermotoren werden gleichzeitig zwei, bei sechs Zylindern drei und bei acht Zylindern vier Einspritzventile aktiviert. Bei dieser Arbeitsweise wird Kraftstoff-Luftgemisch am geschlossenen Einlaßventil vorgelagert, was sich jedoch als unproblematisch erwiesen hat. Als Nachteil der D-Jetronic gilt ihr weitverzweigter Aufbau mit zahlreichen aufwendigen Informationsgebern.

Überdies konnten sich Automobil-Konstrukteure – von Beruf Maschinenbauer – nicht ausnahmslos mit der branchenfremden Elektronik anfreunden. Dem Mann in der Werkstatt gar sind die Autos mit dem Computer oft noch weit weniger geheuer. Dennoch stellte die D-Jetronic den Erfolg der Benzineinspritzung erstmals auf die breite Basis zahlreicher Einspritzmotoren. Daß die Zahl ihrer Benutzer schon wieder rückläufig ist, hat einen weiteren triftigen Grund: Es gibt inzwischen Einfacheres und Besseres.

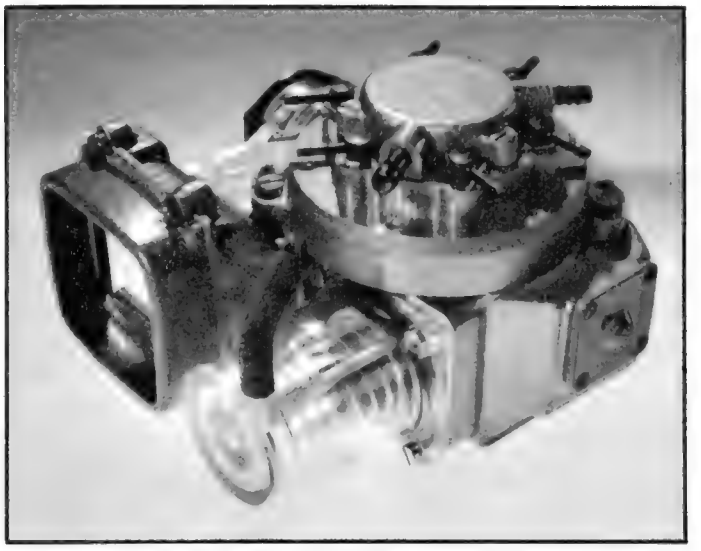
Vierte Einspritz-Generation: kleiner Trick mit großer Wirkung

Das Zauberwort der bisher jüngsten Baurichtung heißt Luftmengenmessung. Und was zu dieser führte, ist vermutlich eine logische Rückbesinnung auf die Basis aller Gemischzubereitung. Hier nämlich gilt für die Konstrukteure von Vergasern und Einspritzanlagen das gleiche Rezept: Man nehme auf 14 Kilogramm Luft ein Kilogramm Benzin. Etwas weniger, so rät die Regel, nützt der Ökonomie, etwas mehr Benzin tut der Leistung gut.

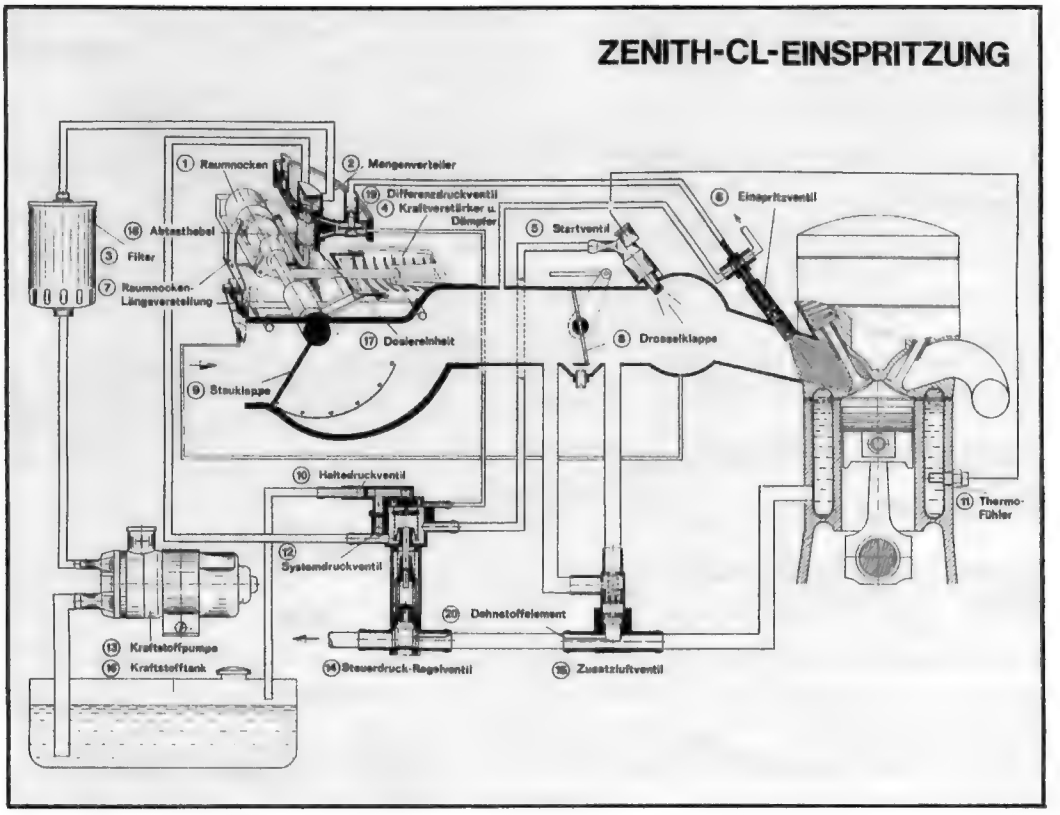
Soll die Treibstoffmenge optimal dosiert werden, dann gibt es eigentlich kein vernünftigeres Verfahren, als einfach immer nur die vom Motor angesaugte Luftmenge zu messen. Denn sie ist vor allen Dingen für den Treibstoffbedarf maßgeblich.

Die Luftmengenmessung bei der vierten Einspritz-Generation erfolgt über eine Stauscheibe oder eine Stauklappe, die von der durch das Ansaugsystem strömenden Luft angehoben oder gleich einer Flügeltür geöffnet wird. Je größer der Luftstrom, desto stärker die Auslenkung dieser Meßeinrichtung, deren Stellung folglich das Maß für die vom Motor angesaugte Luftmenge und den dazu benötigten Treibstoff bildet.

Vier Einspritzanlagen bedienen sich inzwischen dieses Prinzips. Bosch hat zwei davon schon in Serie: die K-Jetronic und die L-Jetronic. Bei Solex ist die Entwicklung der Zenith CL-Einspritzung abgeschlossen. Die Anlage läuft vorerst nur in Alpina-BMW-Motoren. Tecalemit Jackson in England hat ein weiteres System dieser Bauart parat, doch noch nicht im Serieneinsatz.



Die Zenith CL-Einspritzung strebt mit Luftmengenmessung und Raumnockenregelung nach höchster Perfektion.



Bosch K-Jetronic

Bosch kehrte bei der K-Jetronic ungeachtet des Namens zu einer rein mechanischen Ausführung zurück und ging mit der Vereinfachung noch einen Schritt weiter. Die Anlage spritzt nicht mehr ratenweise (intermittierend), sondern über alle Einspritzdüsen fortlaufend (kontinuierlich) ein.

Die Luftmengenmessung der K-Einspritzung erfolgt über eine runde Stauscheibe, die vom Luftstrom angehoben wird und dabei einen Ringspalt innerhalb eines Lufttrichters freigibt. Die Übermittlung der hier gewonnenen Information überträgt ein Hebel mit Ausgleichsgewicht direkt auf den Steuerkolben im Kraftstoffmengenteiler. Die Aufgabe dieses Kolbens ist denkbar einfach: Er gibt die Steuerschlitze – je einer

Marlboro sucht 4 Cowboymannschaften für Texas/USA.

1.-4. Preis: Je 2 Wochen Freiheit und Abenteuer auf einer Ranch in Texas, USA, zusammen mit Ihren 3 besten Freunden. Wert DM 20.000,-.
5.-1.000. Preis: Je 1 amerikanischer Silberdollar im Ledersack.

Preise im Gesamtwert von DM 100.000,-!

Wenn der Ruf des Trailbosses „Ho Cattle HoHoHo!" über die Prärie dröhnt, beginnt für den Cowboy das größte und aufregendste Abenteuer seines Jobs – das Herdentreiben:

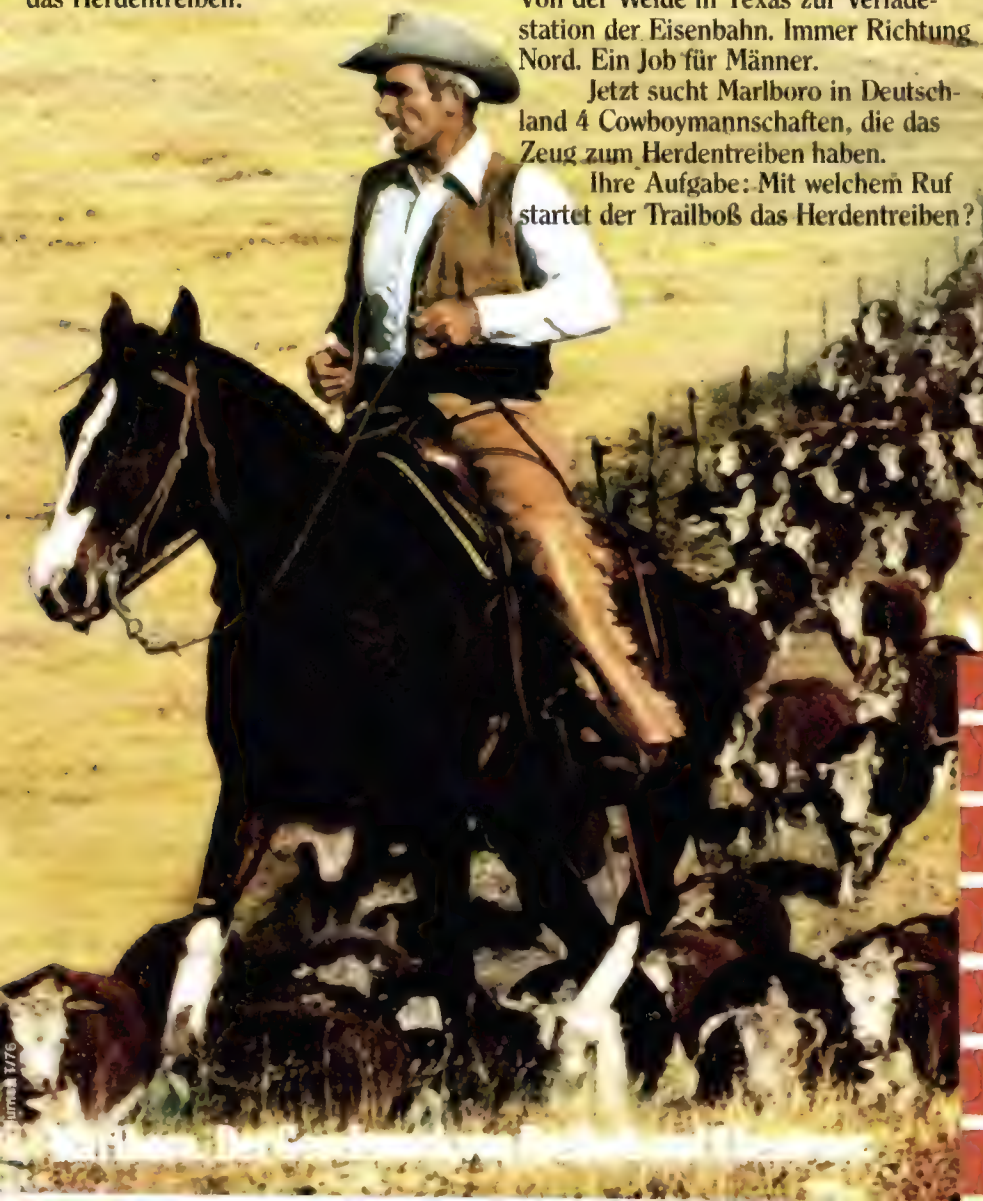
Hunderte von Meilen lang dem Teufel ein Ohr abreiten. Unter sengender Sonne. Gegen tobende Wirbelstürme. An die 3.000 Longhorns im Gepäck. Von der Weide in Texas zur Verladestation der Eisenbahn. Immer Richtung Nord. Ein Job für Männer.

Jetzt sucht Marlboro in Deutschland 4 Cowboymannschaften, die das Zeug zum Herdentreiben haben.

Ihre Aufgabe: Mit welchem Ruf startet der Trailboß das Herdentreiben?

Schreiben Sie Ihre Antwort auf den Coupon. Und führen Sie bitte die Namen Ihrer 3 besten Freunde auf, mit denen Sie 2 Wochen unter Cowboys leben wollen. Denn die Hauptpreise sind Mannschaftspreise!

Viel Glück!



Nikotin 0,8 mg, Kondensat 14 mg (Durchschnittswerte nach DIN)

An Philip Morris GmbH, Aktionszentrale, Postfach 1000, 8000München 80

Name: _____

Straße: _____

Ort: ( ) _____

Der Ruf des Trailbosses lautet: _____

Die 3 Mitreisenden: _____

Teilnahmebedingungen: Es kommen nur richtige Einsendungen auf einer ausreichend frankierten Postkarte in die Verlosung. Einsendeschluß ist der 10. Juni 1976 (Poststempel). Die Verlosung findet unter Aufsicht eines Rechtsanwaltes statt. Der Rechtsweg ist wie üblich ausgeschlossen. Nicht teilnahmeberechtigt sind Jugendliche unter 18 Jahren sowie die Mitarbeiter von Philip Morris und Leo Burnett.

Benzineinspritzung

pro Zylinder – entsprechend der gemessenen Luftmenge mehr oder minder frei. Der geöffnete Schlitzquerschnitt bestimmt dann die Kraftstoffmenge.

Beim Öffnen dieser Schlitze tritt ein raffiniertes Regelprinzip im Kraftstoffmengenteiler in Funktion. Zunächst einmal strömt Kraftstoff aus der sogenannten Unterkammer mit 4,7 bar Überdruck in die Oberkammer, in der bis dahin 4,6 bar Überdruck herrschten. Der Differenzdruck von 0,1 bar wird dabei abgebaut, was zum Öffnen der Differenzdruckventile führt, welche die Leitungen zu den Einspritzventilen freigeben. Diese zunächst kompliziert wirkende Lösung mit dem Differenzdruck hat zwei Vorteile. Sie erlaubt einen relativ großen Querschnitt der Steuerschlitze, und die Differenzdruckventile können Schwankungen des Systemdrucks und Abweichungen des Öffnungsdrucks der Einspritzventile ausgleichen.

Als zusätzliches Regelelement dient der sogenannte Steuerdruck. Er wird vom Systemdruck abgezweigt und wirkt entgegen der Öffnungsrichtung des Steuerkolbens. Vorrangige Aufgabe des Steuerdrucks ist die Aufrechterhaltung einer Gegenkraft zu der am Luftmengenmesser auftretenden Luftkraft. Ferner erlaubt der Steuerdruck eine Dämpfung der Stauscheibe, und schließlich ermöglicht er eine relativ einfache Gemischanreicherung in der Warmlaufphase. Dann näm-

Ein Fiat von vielen: Der Fiat 127 Special,
896 ccm, 45 PS, 141 km/h,
Frontantrieb, 2- oder 3-türig,
mit Normalausstattung auch 4-türig;
Fiat 127 Normalausführung mit 40 PS,
7,5 Liter Normalbenzin auf 100 km, 2-türig,
DM 7490,– unverbindliche Preisempfehlung.
1 Jahr Garantie ohne km-Begrenzung.
2 Jahre Garantie auf alle lackierten Teile.

lich senkt der Warmlaufregler den Steuerdruck von 3,7 auf 0,5 bar, die Anlage arbeitet mit größeren Ausschlägen bei geringem Luftdurchsatz und folglich fetterem Gemisch.

Zenith CL-Einspritzung

Die Einspritzanlage aus dem Hause Solex hat mit Boschs K-Jetronic zweierlei gemeinsam: die rein mechanische Ausführung und die kontinuierliche Einspritzung. Als spezifisches Merkmal weist das Zenith-System eine besonders präzise und aufwendige Regelung über einen Raumnocken auf.

Für die Luftmengenmessung ist hier eine Stauklappe zuständig. Die Information über ihren Ausschlag und die entsprechende Luftmenge wird über eine Welle als Drehbewegung an einen Raumnocken weitergeleitet. Dieser kann zusätzlich noch auf der Welle verschoben werden, was hier mit Hilfe des Unterdrucks zwischen Drosselklappe und Einlaßventil geschieht. Diese Art der Regelung berücksichtigt zwei Funktionen sehr genau: die effektiv angesaugte Luftmenge und die momentane Belastung des Motors (Gaspedalstellung).

Ihren Schließimpuls erhält die Stauklappe der Zenith-Einspritzung über eine Spiralfeder, der bei laufendem Motor allerdings ein durch Unterdruck betätigter Öffnungsmechanismus, der sogenannte Kraftverstärker, entgegenwirkt. Der liefert zugleich auch die nötige Dämpfung gegen ein Schwingen der Stauklappe.

Die Kraftstoffdosierung wie-

Auch wenn in manchen Gegenden der Winter zugeschlagen hatte – ein Fiat ist glänzend durchgekommen. Ein Fiat hat eine dicke Haut. An der weder Schneeschmelze, noch Frost, noch Salz kratzen können.
Diese dicke Haut bringt ein Fiat von Hause aus mit. In fünf Schichten: Erstens die Phosphatierung. Zweitens die Rostschutz-Lackierung durch Elektrophorese – und die Isolierung der Nahtstellen. Drittens die Grundlackierung. Viertens die Unterlackierung. Fünftens die Decklackierung.
Und seine Unterseite? Jeder Fiat ist geschützt durch eine dicke, feste PVC-Schicht. Und seine Felgen haben über dem Lack einen Spezialschutz aus Acrylharz.
Mag Petrus ruhig mit allen Donnerwettern zürnen. Ein Fiat fährt nicht aus der Haut.

Fiat fährt den richtigen Kurs:
Fiat fährt mit Sicherheit
Fiat dient mit Langlebigkeit
Fiat glänzt mit Korrosionsschutz
Fiat spart mit Extrakosten
Fiat grüßt mit Fahrfreude

Steuern Sie auf Fiat-Kurs! Fordern Sie das »Fiat-Kursbuch« an und unterstreichen Sie, welches Modell – vom kleinsten bis zum gehobenen – Sie überzeugen soll.

126 ☐ 127 ☐ 128 ☐ 128 berlinetta ☐
131 mirafiori ☐ 132 ☐

Name

Adresse

(Bitte ausschneiden und einschicken an die Deutsche Fiat AG, Postfach 1763, 7100 Heilbronn)

FIAT
Autos mit Witz und Verstand

TK27

RICHMOND Tabak - Zeit haben für das Echte

Wer die Natur bewußt erlebt,
der kann auch echt genießen.
RICHMOND Tabak
Jetzt in drei Mischungen.

Wild Flavour
Eine aromatische Mixture
aus Virginia und feinwürzigem Kentucky
50 g DM 3.–

Navy Cut
Ein klassischer englischer Flake
aus erlesenen Virginia Tabaken
50 g DM 3.–

Soft Dream
Eine ausgewogene Mixture
mit der zarten Würze des Cavendish
50 g DM 3.–

Benzineinspritzung

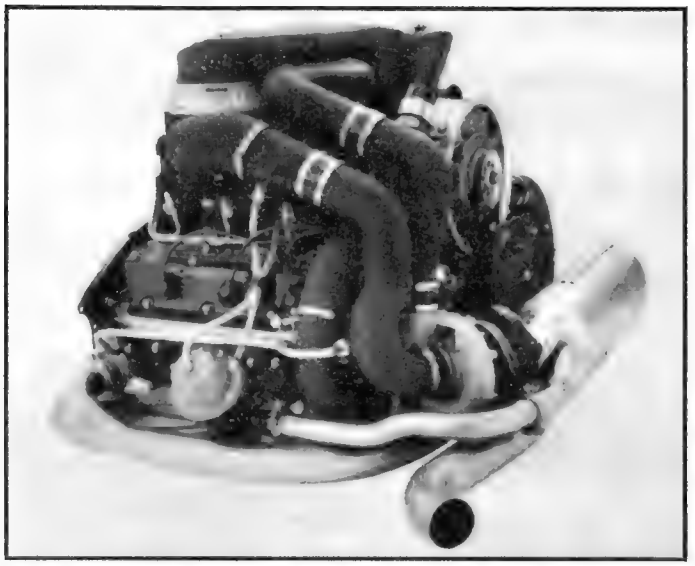
derum ist in mancher Beziehung ähnlich wie bei Boschs K-Einspritzung. Ein drehbar gelagerter Mengenverteiler-Kolben tastet den Raumnocken ab und öffnet ebenfalls je einen Steuerschlitz pro Zylinder entsprechend dem Kraftstoffbedarf mehr oder minder weit. Vor den Leitungen zu den Einspritzventilen liegen auch bei der Solex-Anlage die stabilisierend wirkenden Differenzdruckventile. Ihr Steuerdruck ist übrigens regelbar und das wird in der Kaltlaufphase zur Anreicherung des Gemischs benutzt.

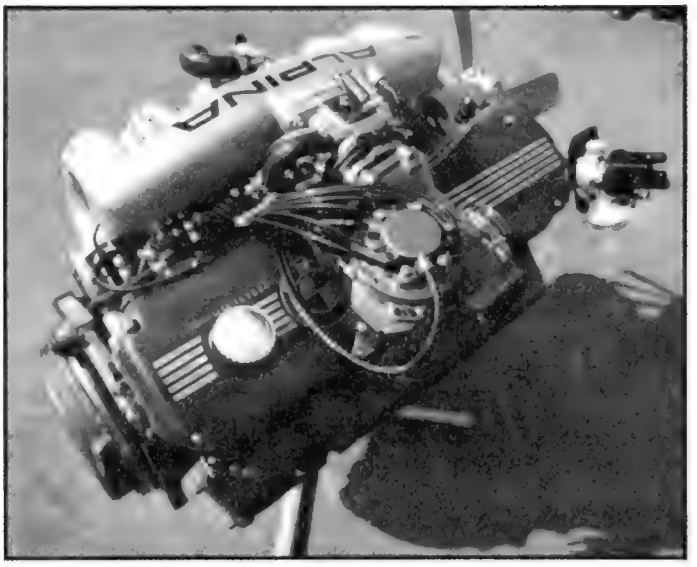
Eine weitere Besonderheit der CL-Anlage sind die Einspritzventile, die durch Zuführen von Luft eine besonders intensive Zerstäubung des eingespritzten Kraftstoffs gewährleisten.

Bosch L-Jetronic

Boschs zweite Luftmengen messende Benzineinspritzanlage bedient sich ebenfalls einer Stauklappe. Ansonsten freilich geht sie recht eigene Wege. Sie spritzt nicht kontinuierlich ein, sondern liefert allen Zylindern gleichzeitig zwei Treibstoffportionen pro Arbeitszyklus. Die erforderliche Menge wird über die Dauer der beiden Spritzvorgänge reguliert, und zwar hier wieder unter Zuhilfenahme der Elektronik.

Da die Luftmengenmessung allein schon ein sehr genau-





Zwei prominente Einspritzmotoren: Porsche turbo (links) mit K-Jetronic, BMW Alpina (rechts) mit Zenith-Einspritzung

Serienautos mit Benzineinspritzung

ALFA ROMEO	
Alfa Romeo Montreal	Spica-Einspritzung
ALPINE	
Alpine A 111 1600 SI	Bosch D-Jetronic
Alpine 310	Bosch D-Jetronic
AUDI	
Audi 80 GT/E	Bosch K-Jetronic
Audi 80 US-Ausführung	Bosch K-Jetronic
Audi 100 US-Ausführung	Bosch K-Jetronic
BMW	
BMW 320 i	Bosch K-Jetronic
BMW 520 i	Bosch K-Jetronic
BMW 3.0 Si	Bosch L-Jetronic
BMW 3.0 CSi	Bosch L-Jetronic
BMW 3.3 Li	Bosch L-Jetronic
BMW 630 CSi	Bosch L-Jetronic
CADILLAC	
Cadillac Seville	Bendix-Einspritzung
CHEVROLET	
Chevrolet Monza Cosworth	Bendix-Einspritzung
DAIMLER (England)	
Daimler Double six	Bosch D-Jetronic
DAIMLER-BENZ	
Mercedes 280 E	Bosch K-Jetronic
Mercedes 280 SE/SEL	Bosch K-Jetronic
Mercedes 280 SL/SLC	Bosch K-Jetronic
Mercedes 350 SE/SEL	Bosch K-Jetronic
Mercedes 350 SL/SLC	Bosch K-Jetronic
Mercedes 450 SE/SEL	Bosch K-Jetronic
Mercedes 450 SL/SLC	Bosch K-Jetronic
Mercedes 450 SEL 6.9	Bosch K-Jetronic
Mercedes 600	Bosch-Hochdruck-Einspritzung
JAGUAR	
Jaguar XJ 12	Bosch D-Jetronic
Jaguar XJ-S	Bosch D-Jetronic
OPEL	
Opel Kadett GT/E	Bosch L-Jetronic
Opel Manta GT/E	Bosch L-Jetronic
Opel Commodore 2.8 GS/E	Bosch D-Jetronic
Opel Admiral/ Diplomat 2.8 E	Bosch D-Jetronic
PANTHER	
Panther J 72 V 12	Bosch D-Jetronic
PEUGEOT	
Peugeot 504 TI	Kugelfischer-Einspritzung
PORSCHE	
Porsche 924	Bosch K-Jetronic
Porsche 911	Bosch K-Jetronic
Porsche Carrera	Bosch K-Jetronic
Porsche turbo	Bosch K-Jetronic
RENAULT	
Renault 17 TS	Bosch D-Jetronic
SAAB	
Saab 99 EMS	Bosch D-Jetronic
VOLKSWAGEN	
VW Käfer US-Ausführung	Bosch L-Jetronic
VW Golf GT/I	Bosch K-Jetronic
VW Rabbit	Bosch K-Jetronic
VW Dasher	Bosch K-Jetronic
VW Scirocco GT/I	Bosch K-Jetronic
VW Scirocco US-Ausführung	Bosch K-Jetronic
VOLVO	
Volvo 244 GL	Bosch K-Jetronic
Volvo 264	Bosch K-Jetronic

Aus einer aktuellen Studie der BP-Abteilung Motorentechnik.

Jedes 4. Auto hän
falschen Schlau
Jedes 4. Auto bra
Super und nicht
Jedes 4. Auto bra
Super-Mix.

Die 3. Kraft von BP.

Fragen

Super-Mix ist eine homogene Fertigmischung aus 50 % Super (DIN 51600) und 50 % Benzin (DIN 51600) aus eichamtlich geprüften Mischzapfsäulen.

Super-Mix ist der richtige Kraftstoff für mehr als 25 % aller Autos.

✱ Ob Ihr Auto Super-Mix braucht, erfahren Sie aus einer Tabelle an jeder BP-Station oder direkt von
Deutsche BP
Aktiengesellschaft
Postfach 60 03 40
2000 Hamburg 60

BP

wpt I

gt am
ch.
ucht nicht
Benzin.
ucht

Sie BP!*

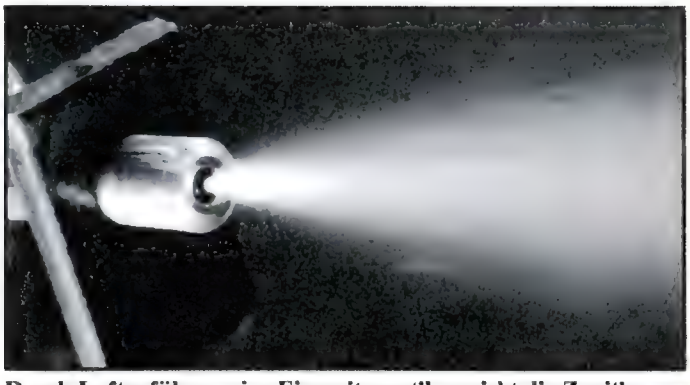
Energie. Und neue Ideen.

es Bild über den Kraftstoffbedarf liefert, kann die elektronische Regelung der Einspritzzeit hier bedeutend einfacher und von weniger Korrekturen beeinflußt erfolgen als bei der komplexeren D-Jetronic.

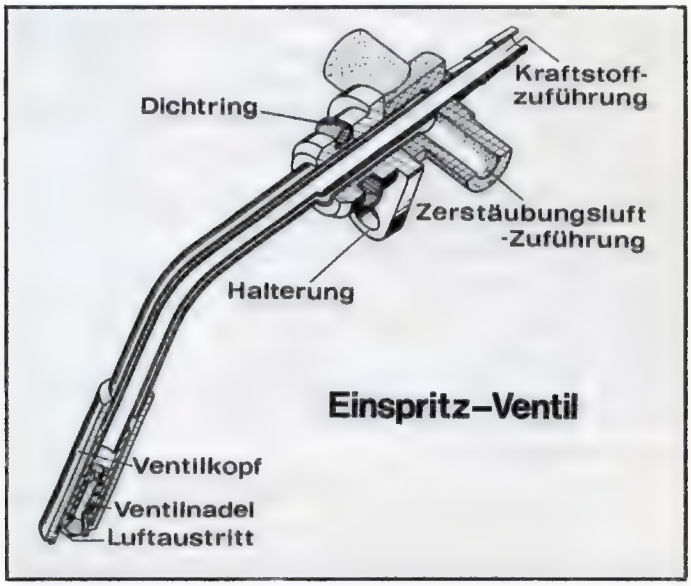
Im wesentlichen arbeitet die Anlage mit drei Informationsgebern: einem regelbaren Widerstand, den die Stauklappe des Luftmengenmessers betätigt, einem Drosselklappenschalter mit einem Kontakt für den Leerlauf und einem für die Vollastanreicherung sowie mit einem Temperaturfühler.

Zusätzlich notwendig ist bei diesem intermittierenden System die Eingabe der Motordrehzahl durch den Zündverteiler für die Regelung der Einspritzfrequenz. Boschs zweite Fassung einer elektronischen Einspritzung ist – dem langfristigen Trend auf diesem Gebiet folgend – insgesamt schon sehr viel einfacher geraten als die erste. Dieser Zug zum einfachen Einspritzen kann auf die Dauer sogar für die bisher immer noch preisgünstigeren Vergaser bedrohlich werden.

Denn komplizierte Vergasersysteme, die hohe Leistung und reines Abgas garantieren, bieten gegenüber den vereinfachten Einspritzanlagen kaum noch Preisvorteile. Zwei aufwendige Registervergaser oder eine Einspritzung, das kommt fast schon aufs gleiche heraus. Allerdings nicht nur im Preis, auch in der Leistungsausbeute werden beide Systeme einander immer ähnlicher. *Clauspeter Becker*



Durch Luftzuführung ins Einspritzventil erreicht die Zenith-Einspritzung beste Zerstäubung (Bild oben).



Fahrbericht

Fiat Abarth 131 rally

Serie des Gesetzes

In begrenzter Stückzahl gebauter Wettbewerbswagen.

Der Automobil-Rennsport und seine Vorschriften haben dem Straßenverkehr schon die absonderlichsten Mutationen geschenkt: einen Ford GT 40, einen Porsche 904, ein BMW CSL Coupé oder einen Lancia Stratos, um nur einige Beispiele zu nennen. Der Grund für das Auftauchen dieser als reine Wettbewerbsmaschinen ausgelegten Autos im Zivilleben war stets der gleiche: eine Vorschrift, die zur Teilnahme am Automobilsport pro Wagentyp eine bestimmte Mindeststückzahl innerhalb eines festgelegten Zeitraumes vorschreibt.

Da diese Mindeststückzahl in der Regel weit höher liegt als der Bedarf an reinen Wettbewerbswagen, greifen die Hersteller stets zum gleichen Trick, um die Überproduktion abzusetzen: Dem Verkauf für die Straße. Die Aussicht auf eine gewisse Exclusivität lassen die meist sportlich ambitionierten Kunden denn auch nie lange zaudern. Was nicht für den Sport gebraucht wird, ist im Handumdrehen unter das Volk gebracht.

Und so war auch den 350 überzähligen Exemplaren von Fiats jüngstem Sportwagen, dem in 400 Einheiten produzierten Abarth 131 rally, kein langes Halden-Dasein beschieden. Unter Fiats italienischer Händlerschaft fanden sie zum Preis von umgerechnet rund 21 000 Mark reißenden Absatz.

Sportliche Ambitionen wurden dem Basismodell, dem Fiat 131 mirafiori, weder vom Fahrwerk noch vom Motor her nicht unbedingt in die Wiege gelegt. Und so waren es mehr optische Gründe, die für die Wahl von Fiats Bestseller als Wettbewerbs-Nachfolger des 124 Spider den Ausschlag gaben. Für diesen schlug die offizielle Abschiedsstunde im internationalen Rallyesport bei der diesjährigen Monte Carlo. Der Italiener Maurizio Verini hatte vorher noch schnell die Rallye-Europameisterschaft mit solch einem Auto gewonnen.

Zwar rühmt sich Fiat, 75 Prozent der Serienteile des 131 auch in der Abarth-Version zu verbauen, doch wurde der

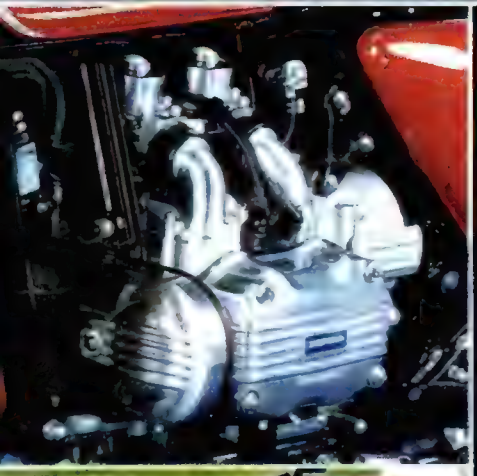
Fotos: Nieborg

Nachfolger des Fiat Abarth 124 rally: Fiat Abarth 131 rally

HONDA

GL1000

GOLD WING



Das Erlebnis.

Um den Verbraucherwünschen von morgen gerecht zu werden, arbeiteten die Honda-Forscher, Techniker und Designer an einer Maschine, die alles bisher Erreichte übertreffen sollte. **Honda GL 1000 Gold Wing.**

Seit dem Erscheinen dieses revolutionären Motorrads feiern Presse, Zweirad-Profis und Honda-Fans begeistert die außergewöhnliche Faszination dieser Maschine.

„Ein Motorrad, von dem viele seit langem träumen" (Frankfurter Rundschau).

„Honda greift mit der GL 1000 nach den Sternen. Diese Maschine ist kaum noch mit anderen zu vergleichen" (Münchner Merkur/TZ).

„Es gibt gewiß eine ganz neue Dimension, die sich dem Fahrer einer Gold Wing eröffnet" (Das Motorrad).

Doch überzeugen Sie sich selbst. Jede Fahrt mit dieser Maschine wird zu einem neuen, unvergeßlichen Erlebnis. **Honda GL 1000 Gold Wing.**

Come out on a
HONDA

Für weitere Informationen schreiben Sie bitte an:
European Honda Motor Trading GmbH,
605 Offenbach, Sprendlinger Landstraße 166.

Fahrbericht

Fiat Abarth 131 rally

eigentliche Sport-Trimm erst durch die weitgehende Verwendung von Neuteilen erreicht. Was sich nicht zuletzt günstig auf das Wagengewicht auswirkte: Nach dem Einbau der aus Kunststoff gefertigten Scheiben von Seiten- und Heckfenster sowie dem Austausch von nichttragenden Karosserieteilen gegen Kunstharz-Attrappen präsentierte sich der 131 rally um gut 60 Kilo leichter. Dafür muß freilich in Kauf genommen werden, daß sich bei hohen Geschwindigkeiten die erleichterten Teile nur noch von ihrer labilen Seite zeigen und zum Vibrieren und Flattern neigen.

Die Fahreigenschaften — durch einen Frontspoiler, einen auf dem Kofferraumdeckel aufgerichteten Kunststoff-Bürzel und einen in Höhe der Heckscheibe quer über das Wagendach gespannten Flipper verbessert — leiden darunter nicht. Auch bei hohen Geschwindigkeiten zieht der 131 rally, von Seitenwindeinflüssen relativ unbeeindruckt, seine Bahn.

Um den speziellen Erfordernissen eines Rallye-Einsatzes gerecht zu werden, wurde die starre Hinterachse des 131 mirafiori gegen eine Einzelradaufhängung mit Federbeinen und Schwingarmen ausgetauscht. Das Differential wurde direkt am Wagenboden befestigt. In Verbindung mit der aus der Serie übernommenen und nur mit zwei Schubstreben verstärkten McPherson-Vorderachse ergibt sich daraus ein Fahrverhalten, das speziell auf Asphalt den 131 rally in Kurven stets über die Vorderräder schieben läßt.

Der Sinn dieses krassen Untersteuerns wird klar, sobald das Auto auf unbefestigtem Rallye-Grund bewegt wird. Hier verhält sich der auf 195/50 VR 15 Reifen rollende Italiener dann nur noch neutral bis leicht übersteuernd.

Ein übriges tut die ab 4000/min voll zur Verfügung stehende Motorleistung. Das für solchen Einsatz dringend erforderliche Sperrdifferential gibt es freilich nur gegen Aufpreis.,

An weiteren Attributen, die die Fahrfreude heben, hat der 131 rally aufzuweisen: ein gut abgestuftes Fünfgang-Getriebe und Scheibenbremsen an allen vier Rädern, die aus Öffnungen im

Technische Daten

MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 84 x 90 mm, Hubraum 1995 cm³, Verdichtungsverhältnis 10,0 : 1, Leistung 103 kW (140 PS) bei 6400/min, spezifische Leistung 56,6 kW/l (70,3 PS/l), maximales Drehmomnet 176,4 Nm (18 mkg) bei 3800/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (6400/min) 19,2 m/s, fünffach gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen, Antrieb über Zahnriemen, vier hängende Ventile in V-Form pro Zylinder, Wasserkühlung, Druckumlaufschmierung mit Hauptstromfilter, Ölinhalt Motor 4 l, 1 Doppelvergaser Weber 34 ADF, 50 l-Tank im Heck, Batterie 12 V 45 Ah, Drehstromlichtmaschine 616 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

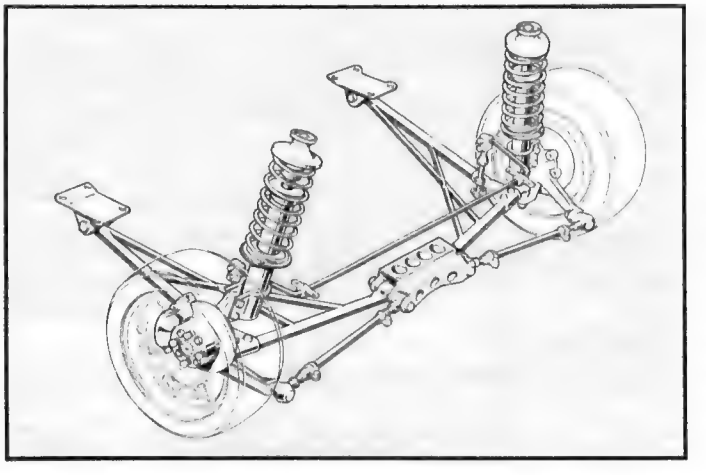
Antrieb auf die Hinterräder, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen I. 3,61, II. 2,04, III. 1,35, IV. 1,0, V. 0,87, R. 3,244, Achsantrieb 3,9.

FAHRWERK

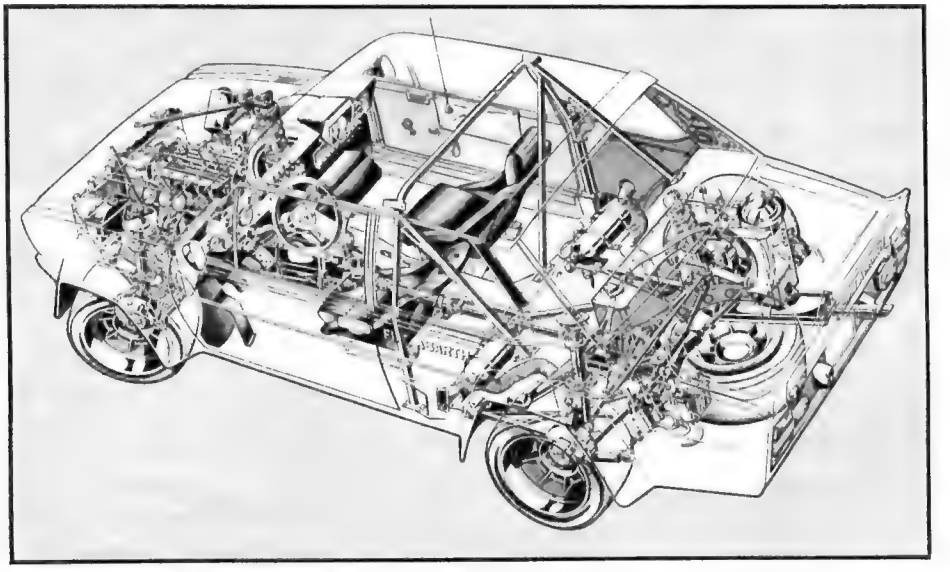
Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Schubstreben, Federbeine, Stabilisator, hinten Einzelradaufhängung an Quer- und Längslenkern, Federbeine, Stabilisator, Zahnstangenlenkung, hydraulische Zweikreisbremsanlage mit Servounterstützung, vorn und hinten Scheibenbremsen, Felgen 7 J x 15, Gürtelreifen Pirelli P 7 195/50 VR 15.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Radstand 2490 mm, Spur 1460/1456 mm, Außenmaße 4190 x 1720 x 1360 mm, Leergewicht 980 kg, Leistungsgewicht 105,1 kW/t (7 kg/PS).



Speziell auf den Rallye-Einsatz zugeschnitten wurde die neue Hinterachse des 131 rally: Einzelradaufhängung mit Federbeinen und Schwingarmen ersetzen die Starrachse des 131. Das Phantombild (darunter) zeigt das Auto als Rennversion.



Geschmack verbindet
ATIKA
Im Rauch nikotinarm.
Nikotin 0,6 mg, Kondensat 13 mg
(Durchschnittswerte)
ATIKA
ATIKA
Atika - leicht und würzig
Mit den wertvollsten Tabaken der Welt: 20 Stück

Fahrbericht

Fiat Abarth 131 rally

Frontspoiler und den Flanken mit Kühlluft versorgt werden.

Der Motor, für den mirafiori wahlweise mit 1300 und 1600 cm³ lieferbar, ist in seiner Abarth-Variante kaum wiederzuerkennen. Zwar handelt es sich auch hier um das Vierzylinder-Reihentriebwerk der Großserie, doch wurde nur noch der Block mit der vom 1600 cm³-Aggregat her bekannten Bohrung von 84 mm übernommen. Über eine Verlängerung des Hubs von 71,5 auf 90 mm gelangte der Hubraum mit 1995 cm³ an die Zweiliter-Klassengrenze, die Leistung stieg auf 140 PS (103 kW).

Völlig artfremd geht es im Zylinderkopf zu: Hier versehen insgesamt 16 Ventile ihren Dienst, die über zwei obenliegende und per Zahnriemen angetriebene Nockenwellen arbeiten. Die Gemischaufbereitung in der Grundversion des 131 rally besorgt ein Weber-Doppelvergaser vom Typ 34 ADF. Für die Rallyeversion muß es etwas mehr sein: Bei ihr versorgt eine Kugelfischer-Benzineinspritzung den Motor mit dem teuren Naß.

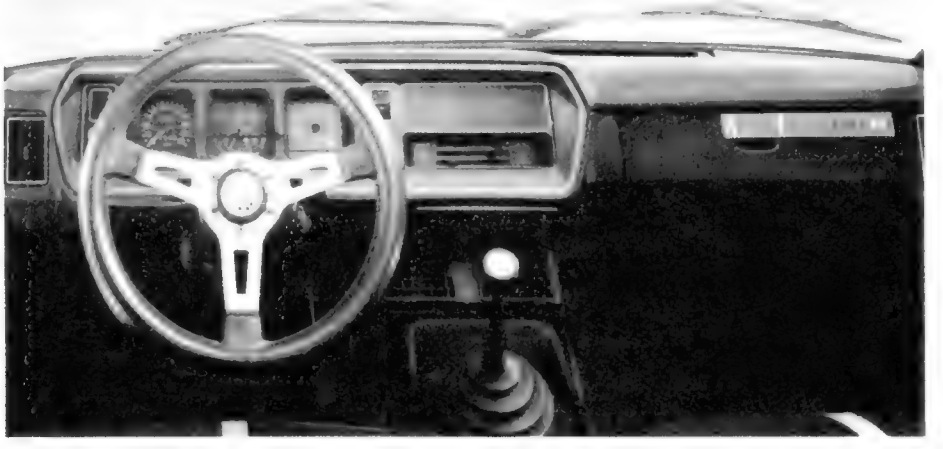
Den Innenraum des Fiat Abarth 131 rally bestimmt eine Synthese aus Funktionalität und vernünftiger Sportlichkeit. Das praktisch aus der Serie übernommene Armaturenbrett beherbergt in drei rechteckigen Mulden links den Tachometer, in der Mitte eine Zeituhr und die Anzeigen für Tankinhalt und Wassertemperatur, rechts den bis 8000/min reichenden Drehzahlmesser.

Leider halten die schalenartig ausgearbeiteten und mit sportlichem Streifendesign versehenen Sitze nicht, was sie versprechen. Sie vermitteln ebenso den Eindruck einer gewissen Haltlosigkeit wie der von der Serie übernommene Schalthebel, dem lediglich ein Abarth-Knauf aufgepfropft wurde.

Fiat hat, wie es das Sportgesetz fordert, mit dem ca. 190 km/h schnellen Abarth 131 rally ein Auto geschaffen, das gleich drei Bedingungen erfüllt: Es besitzt die für Imagezwecke unerläßliche Seriennähe, es läßt sich auch im normalen Straßenverkehr mühelos bewegen, und es besitzt alle Voraussetzungen für erfolgreichen Rallye-Einsatz. Eines jedoch dürfte auch dem 131 rally nicht gelingen: den derzeit bei Rallyes dominierenden Lancia Stratos zu schlagen. Dies ist auch nicht unbedingt erforderlich, denn Lancia gehört ohnehin zum Fiat-Konzern.

Die eigentliche Stunde der Bertone-Kreation wird erst noch schlagen: 1978, wenn die Rallye-Weltmeisterschaft erstmals mit Serientourenwagen ausgetragen werden soll. Das freilich setzt voraus, daß bis dahin, wie geplant, 5000 Exemplare des Abarth 131 rally vom Band gelaufen sind. Dann, so ist weiter geplant, soll auch ein Teil der Überkapazität in der Bundesrepublik abgesetzt werden. Ob der 131 rally jedoch in seiner jetzigen Form die deutschen TÜV-Hürden nehmen kann, ist unwahrscheinlich.

Karl Mauer



Während sich das serienahe Armaturenbrett des Fiat Abarth 131 rally durch Funktionalität auszeichnet, bieten die sportlich gestylten Schalensitze bei strammer Kurvenfahrt wenig Seitenhalt.

Nicht daheim und doch zu Hause

TABBERT CARAVAN

In der Freiheit der Natur, unter südlicher Sonne und in fernen Ländern, in der TABBERT-Atmosphäre fühlen Sie sich wie zu Hause, auch wenn Sie weit von daheim entfernt sind.

Das zeigt sich am Stil der Einrichtung, der Lampen, Polster und Tapeten in Verbindung mit technischem Können.

Wo sonst finden Sie eine so geschmackvolle und geräumige Rundsitzgruppe?

Alfred Tabbert war einer der ersten Konstrukteure, die gezeigt haben, was man mit Ideen, Geschmack und hohem technischen Können im Caravanbau erreichen kann. Seine ganze Liebe galt immer schon den Details.

Nicht jeder Wohnwagenhändler ist ein TABBERT-Händler. Wir haben ein dichtes Netz besonders ausgebildeter TABBERT-Generalhändler.

Besuchen Sie Ihren TABBERT-Generalhändler* und Sie merken den Unterschied.

* Die Adresse Ihres TABBERT-Generalhändlers teilen wir Ihnen gerne mit.

Für alle Caravanfreunde gibt es jetzt diese praktischen und bequemen Trainingsanzüge zu einem besonders günstigen Preis.
Einfach Bestellschein ausfüllen und noch heute absenden.

BESTELLSCHEIN

Ich bestelle gegen NN + Porto folgende Artikel: (bitte Anzahl eintragen) AMS

Tabbert-Trainingsanzug
exklusive Spitzenqualität aus hochwertigem, strapazierfähigem Baumwoll-Polyamid-Gemisch
Jacke + Hosenbeine mit Reißverschlüssen, lieferbar in rot und blau

Erwachsene (DM 75,–)

Körpergröße	162 cm	168 cm	174 cm	180 cm	186 cm
Anzahl rot					
Anzahl blau					

Kinder (DM 69,–)

Körpergröße	126 cm	138 cm	150 cm	156 cm
Anzahl rot				
Anzahl blau				

Garantiertes Umtausch- und Rückgaberecht innerhalb 5 Tagen.

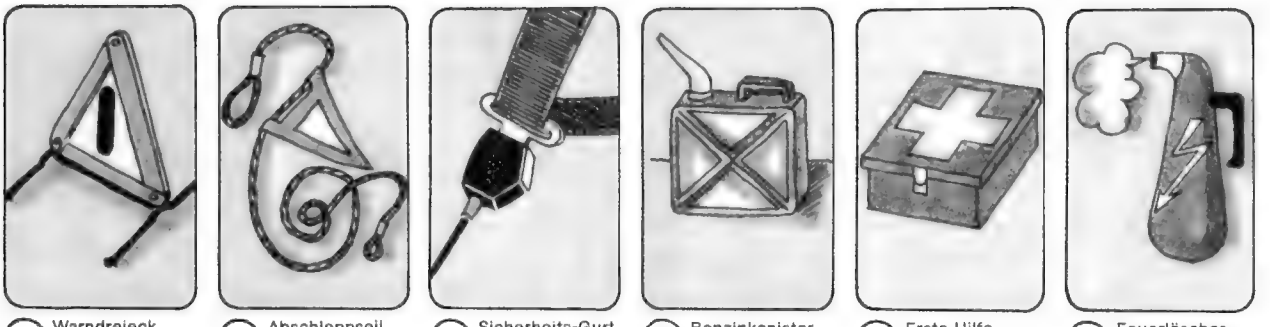
Name und Vorname: _____
(Bitte in Druckschrift)

Straße, Nr.: _____

PLZ, Ort: _____

Tabbert Wohnwagenwerke GmbH, Sonderprogramm für Tabbert-Freunde
8730 Bad Kissingen

Ist die BERGA-Sicherheitsbatterie gesetzlich vorgeschrieben?



○ Warndreieck ○ Abschleppseil ○ Sicherheits-Gurt ○ Benzinkanister ○ Erste-Hilfe-Kasten ○ Feuerlöscher

Natürlich kann ein Auto ohne Batterie nicht fahren.
Deshalb hat es der Gesetzgeber auch unterlassen, Batterien gesetzlich vorzuschreiben.
Doch es gibt Details in Ihrem Wagen, die seine Funktionsfähigkeit nicht bestimmen. Dennoch sind sie gesetzlich verordnet.
Das Sicherheits-Zubehör.
Schon bei Ihrer nächsten TÜV-Abnahme müssen Sie wissen, was zur Sicherheits-Ausrüstung gehört.

Und das ist unsere Preisfrage!
Prüfen Sie das abgebildete Sicherheits-Zubehör und kreuzen Sie die gesetzlich vorgeschriebenen Teile an. Gewinnen Sie!

Denn unter allen richtigen Einsendungen verlosen wir
50 BERGA-Sicherheitsbatterien
100 Erste-Hilfe-Kästen
150 Benzinkanister
200 Feuerlöscher
500 Warndreiecke
1000 Abschleppseile
Ihr Fachhändler oder Ihre Tankstelle halten die Teilnahmekarten für das BERGA-Sicherheitsspiel für Sie bereit. Dort erhalten Sie auch kostenlos die BERGA-Spezial-Broschüre: ‚Wie funktioniert Ihre Starterbatterie'. Oder schreiben Sie die Lösung auf eine Postkarte und senden Sie diese an BERGA. Einsendeschluß ist der 30. 6. 1976. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Wir drücken Ihnen die Daumen.

BERGA Batterie

BERGA
Ihre Sicherheitsbatterie

BERGA baut Batterien. Für den automobilen Bereich Starterbatterien, für industrielle Aufgaben Stationäre – und Fahrzeugantriebs – Batterien.

ACCUMULATORENFABRIK BERGA GMBH, INDUSTRIESTR. 34-36, 7550 RASTATT/BD.

H 1 · 76

Der Zauberer

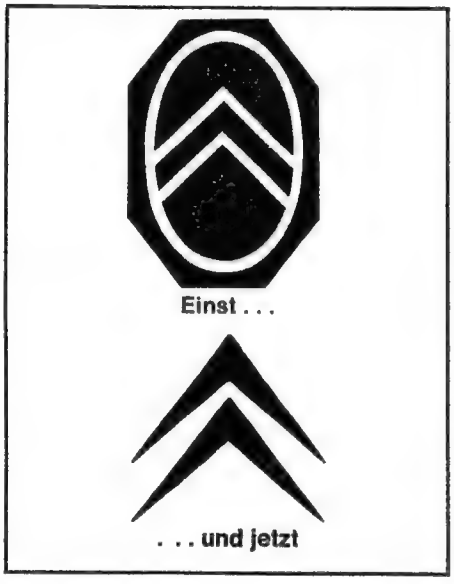
André Citroens Glanz und Sturz.

Text: Paul Simsa
Zeichnung: Walter Gotschke

Ruiniert, krank und erschöpft starb André Citroen im Jahr 1935; er war nur 57 Jahre alt geworden. Für sein revolutionäres Frontantriebsprogramm von 1934, dessen Erfolg er nicht mehr erlebte, hatte er mit teuren Krediten die Werksanlagen neu errichtet und die Produktion nach nur 18 Monaten Entwicklungszeit begonnen. Das ungewöhnliche Design und schlimme Kinderkrankheiten der selbsttragenden Karosserie verschreckten zunächst das Publikum, der Reifenkonzern Michelin übernahm die Firma auf Drängen der Regierung.

André Citroen war am 5. Februar 1878 in Paris geboren, Sohn eines Edelsteinhändlers; der eigenartige Name erklärt sich aus holländischer Herkunft der Familie. Mit gediegener Schulbildung auf Gymnasium und Polytechnikum war er 1900 mit der Theorie fertig und gründete, kaum 23 Jahre alt, eine Fabrik für Stahlzahnräder. Die Lizenz eines russischen Verfahrens, die er mit Gespür erworben hatte, machte die „Engrenages Citroen" in Paris fast konkurrenzlos, und er war geschickt in der Wahl von Partnern und Mitarbeitern. Sein Ruf als Manager brachte ihn 1908 als Technischen Direktor ans Ruder der renommierten Autofabrik Mors, die zwar Grand Prix-Siege errang, aber in der damaligen Wirtschaftskrise dem Zusammenbruch nahe war. Mit einem geschickten Kaufmann, der später sein Generaldirektor wurde, steigerte er die Jahresproduktion von 120 auf 2000 Wagen.

In den Krieg zog er 1914 als Artillerist, geriet aber nicht an den Feind; bald wurde er in die Organisation der Kriegswirtschaft berufen. Nach Erfahrungen aus zwei Amerikareisen errichtete er am Quai de Javel in Paris eine Fabrik für die Massenproduktion von



Artilleriegranaten, wurde darüber hinaus Industrie-Koordinator, organisierte die Verteilung von Kohle und Gas und die Lebensmittelversorgung der Bevölkerung.

Mit seinem Zahnradsymbol als Markenzeichen stellte er 1919 die plötzlich leeren Produktionsbänder am Quai de Javel auf Autos um. Von zwei Prototypen des Konstrukteurs Jules Salomon gab er einen Vierliter-Wagen, mit Schiebern statt Ventilen, an den Flugzeugfabrikanten Gabriel Voisin ab. Ein junger Voisin-Konstrukteur, André Lefebvre, baute und fuhr 1923 einen avantgardistischen Rennsport-Voisin; dieser Lefebvre hat 1934 den Frontantriebs-Citroen und schließlich – nach langen Studien von 1947 bis 55 – den Citroen DS geschaffen, mit hinterer Schmalspur wie bei seinem hinterradgetriebenen Voisin von 1923.

Doch für die Produktion ab 1919 wählte André Citroen den kleineren Prototyp, ein simples 1,3 Liter-Auto. Mit Baukasten-Rationalisierung und adretten Karosserien brachte er seine stets mit vernünftigem Fortschritt weiterentwickelten Autos in Massen an den Mann und nicht zuletzt an die Dame. Flugzeuge malten seinen Namen an den Himmel, er mietete den Eiffelturm für eine gigantische Lichtreklame, seine Aktionen waren Tagesgespräch der Nation. Vom Sport hielt er nichts, um so mehr von spektakulären Dauertests, er entwickelte Service und Festpreis-Teile, und von vornherein lieferte er, was noch unüblich war, komplett ausgerüstete Wagen mit elektrischem Licht und Reserverad.

Ein Modell zum Verlieben war sein 850 cm³-5 CV (1922 bis 1926), besonders als offener Dreisitzer mit Bootsheck in Zitronengelb: „Trèfle" (Kleeblatt, Treff im Kartenspiel), ein Vorläufer heutiger Sonderserien. Dieses Modell kopierte Opel 1924 unverfroren mitsamt den Produktionsmethoden in Gestalt des Laubfrosch: Dasselbe in Grün.

Seine Vierzylinder vergrößerte Citroen nicht über 1,8 Liter; Sechszylinder mit 2,4 und 2,6 Liter Hubraum hat er nur als Baukastenversionen nebenher gebaut. Die Wirtschaftskrise zu Anfang der dreißiger Jahre schien ihn nicht zu schlagen, doch er hatte kein Kapital gesammelt wie Louis Renault und die Familienfirma Peugeot. Sein Finanz-Debakel beim Start des neuen Erfolgsmodells von 1934 ist leicht erklärlich, aber dennoch tragisch.

Zum Bild auf der nächsten Doppelseite: Bois de Boulogne, 1926. Vorn links der 1,5 Liter-Typ B-14, dahinter der gelbe 5 CV Trèfle und zwei Varianten des B-14-Vorläufers B-2; die Karos zum Kleid gab es nicht serienmäßig. Rechts hinten der Voisin von Lefebvre.

Kurztest

VW 181

Waldmeister

Wolfsburgs Mehrzweckwagen mit mehr Hubraum und neuer Hinterachse.

Der Nachbau von Oldtimern gehört üblicherweise zu den Obliegenheiten kleiner Automobilfirmen. Das Volkswagenwerk macht auch von dieser Regel eine Ausnahme: VW präsentierte 1969 das Mehrzweckfahrzeug 181, dessen Zuschnitt dem damals fast dreißig Jahre alten Wehrmachts-Kübelwagen entsprach.

Die Wiederbelebung des VW Kübel empfahl sich auch zu diesem Zeitpunkt durchaus noch. Denn die ursprüngliche Porsche-Konstruktion darf heute noch zu den besten zweiradgetriebenen Geländewagen gerechnet werden. Doch ausgerechnet in diesem Punkt vermochte die rund dreißig Jahre später konstruierte Neufassung das Vorbild nicht zu erreichen. Der 181 geriet nicht nur stärker, sondern auch größer, schwerer und breiter als der alte Kübel. Und dieser Wohlstandsspeck schränkte die Geländetauglichkeit des Neuen ein.

Dies offensichtlich erkennend stellte das Volkswagenwerk den 181 denn auch nicht als Geländewagen, sondern als Mehrzweckauto vor. Ein Test dieser ersten Version in auto motor und sport (Heft 24/69) bescheinigte dem Käfer im Kampfanzug eine nur recht mäßige Tauglichkeitsstufe im Gelände.

Da es auf die Dauer mit einer unverfänglichen Namensregelung nicht getan war, unterzog VW den 181 einer gründlichen Überarbeitung, um ihn durch verbesserte Geländeeigenschaften für Käufer in Zivil und Uniform attraktiver zu machen. Das Ergebnis liegt inzwischen vor:

- Die Reifen wurden breiter und größer, sie wuchsen von mageren 165 SR 14 auf 185 SR 14.
- Die alte Portal-Pendelachse des Ur-Kübelwagens und der alten Transporter verschwand zugunsten der Schräglenker-Hinterachse des VW 1302. ▷

Fotos: Seufert

Erfolgreiche Modellpflege erhöhte den Nutz- und auch den Freizeitwert des luftigen Mehrzweckautos VW 181

›Ich hätte ja gern ein größeres Auto. Wenn ich nur wüßte, wieviel Kredit ich bekomme . . .‹

›Sei kein Angsthase, schick den HÖCHSTKREDIT-Coupon an die KKB. Dann weißt Du schnell, wieviel Du bekommst.‹

Der KKB-HÖCHSTKREDIT ist der Betrag, den die KKB ohne jede Verpflichtung von Ihrer Seite für Sie bereithält.

Sie können ihn, wann immer Sie wollen, ganz oder teilweise abrufen.

Ihr Vorteil: Sie wissen schon vorher, wieviel Kredit Sie bekommen.

So bleibt z. B. beim Kauf eines neuen Autos oft noch eine finanzielle Reserve für wichtige andere Dinge. Denken Sie nur einmal an Steuer, Versicherung, Reparaturen oder Zubehör für Ihre Sicherheit und Bequemlichkeit.

Sie brauchen uns nur den ausgefüllten Coupon zu schicken oder die nächste KKB-Zweigstelle anzurufen.

Wir errechnen dann anhand Ihrer Angaben Ihren persönlichen KKB-HÖCHSTKREDIT – er wird höher sein, als Sie denken.

Den kostenlosen KKB-HÖCHST-KREDIT-Service können wir Ihnen bieten, weil wir uns ganz auf eine Aufgabe konzentrieren: auf den privaten Haushalt – und 500.000 private Kunden.

KKB-HÖCHSTKREDIT-COUPON

Bitte an eine der untenstehenden Adressen schicken.

Name: _____ ggf. Ehegatte Name (geb.): _____

Vorname: _____ Vorname: _____

Geb.-Datum: _____ Geb.-Datum: _____

Beruf: _____ Beruf: _____

Beginn des jetzigen Arbeitsverhältnisses: _____ Beginn des jetzigen Arbeitsverhältnisses: _____

Regelmäßiges Netto-Monats-Einkommen: _____ Regelmäßiges Netto-Monats-Einkommen: _____

Sonstige Einkünfte: _____ welche: _____

Miete (bzw. monatl. Belastung Grundbesitz): _____

Andere, monatl. Zahlungsverpflichtungen: Bausparen, Versicherungen (ohne KFZ-Kosten) etc.: _____

Familienstand: _____ PKW-Typ/PS: _____

Anzahl d. unterhaltspflichtigen Kinder: _____

Wohnort: _____

Straße: _____

dort wohnhaft seit: _____ Telefon: _____

Datum: _____

AMS 1 76 BMZ

KKB

Bank für den privaten Kunden.

Erfolg durch 50 Jahre Erfahrung.

Bitte Coupon ausfüllen, ausschneiden und abschicken an die regionale Kundenberatung für unsere 237 Zweigstellen.

Für Norddeutschland
2000 **Hamburg 36**
Große Bleichen 68
Postfach 246

Für Niedersachsen/Westfalen
3000 **Hannover 1**
Am Klagesmarkt 30-31
Postfach 3645

Für Ruhrgebiet/Niederrhein.
4100 **Duisburg 1**
Beekstraße 38-42
Postfach 100965

Für's Ruhrgebiet:
4650 **Gelsenkirchen**
Florastraße 46
Postfach 1229

Für's Rheinland:
5000 **Köln 1**
Schildergasse 24-30
Postfach 101048

Für's Rhein-Main-Gebiet:
6800 **Mannheim 1**
N-2, 10, Postfach 1360

Für Baden-Württemberg/Bayern
8000 **München 2**
Sonnenstraße 27
Postfach 162

Kurztest

VW 181

- Ein Sperrdifferential ist jetzt serienmäßig.
- Der Motor wurde von 1492 cm³ auf 1584 cm³ vergrößert, die Leistung stieg dadurch von 44 PS (32,4 kW) auf 48 PS (35,3 kW).

Karosserie: offen und viertürig

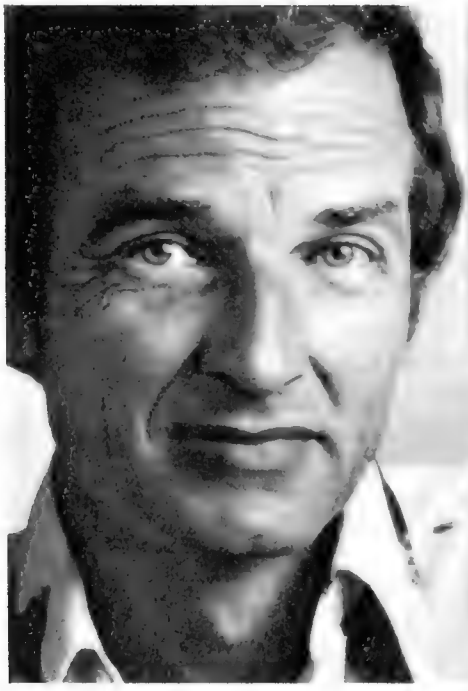
Der Eigner eines VW 181 kann von sich behaupten, ein Unikum namens Phaeton zu besitzen. Das nämlich ist die korrekte Bezeichnung für ein viertüriges Auto mit Faltverdeck. Nirgends sonst auf der Welt wird dergleichen noch angeboten. Kein anderes Auto bietet überdies die Frischluftbehandlung so variantenreich. Beim 181 läßt sich das Dach nicht nur öffnen, sondern auch entfernen, die Seitenscheiben können herausgenommen, die Windschutzscheibe kann umgelegt werden, schließlich lassen sich sogar die Türen mit jeweils zwei Handgriffen abmontieren.

Bei geschlossenem Dach ist der 181 unbedingt wetterfest, und es bleibt in seinem Innenraum sogar fast windstill. Wird stärkere Sauerstoffzufuhr gewünscht, kann diese durch die Variationsmöglichkeiten bis zur Orkanstärke gesteigert werden.

Außer den veränderlichen Windstärken bietet der Innenraum noch mehr Erfreuliches, nämlich recht viel Platz. Vier Leute sitzen im 181 bequem und ohne jeden Eindruck von Enge, selbst die Kniefreiheit im Fond ist so bemessen, daß Generäle zufrieden sein können.

Für den Gütertransport lassen sich die hinteren Rücklehnen überdies einzeln umlegen. Diese Handreichung verhilft dem 181 zu einer respektablen Ladefläche. Diesen Stauraum hat der 181 auch bitter nötig, denn was er unter seiner vorderen Haube an Kofferraum zu bieten hat, ist keiner längeren Rede wert. ▷

Die Karosserie des 181 offeriert zahlreiche Variationsmöglichkeiten und ein fast unbegrenztes Frischluftangebot



Er hat einen starken Bartwuchs und braucht eine gründliche Rasur.

Er hat eine empfindliche Haut und braucht eine sanfte Rasur.

Er hat kritische Stellen und braucht eine sichere Rasur.

Drei Probleme - eine Lösung: Das Schick Injector Rasiersystem.

Erstens rasiert der Schick Injector dort besonders gründlich, wo der Bart besonders stark ist.

Zweitens rasiert er dort besonders sanft, wo die Haut besonders empfindlich ist.

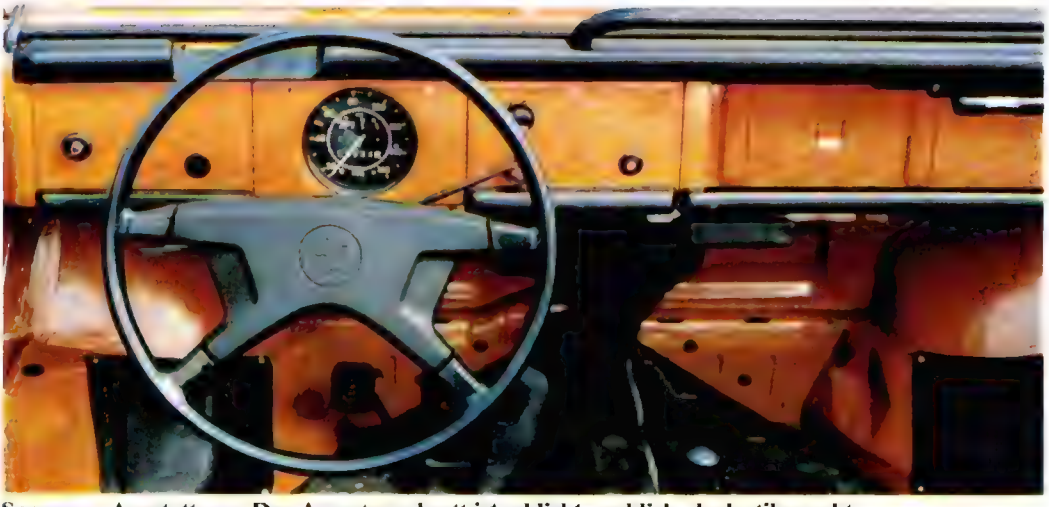
Und drittens rasiert er an den Stellen besonders sicher, die besonders kritisch sind.

Denn der Schick Injector hat den idealen Ansatzwinkel zur Haut. Eine haargenau eingepaßte Klinge. Und eine Schneide, die rundherum geschützt ist.

SCHICK Injector

Gründlich. Sanft. Sicher.

Ansonsten ist das Interieur betont einfach: schlichte strapazierfähige Kunststoffsitze, keine Innenverkleidungen, eine durchlöcherte Gummimatte als Bodenbelag, ein sachliches Armaturenbrett und ein Sicherheitslenkrad, das in dieser Umgebung etwas fremd wirkt. Praktisch sind die Ablagen in den Türen, weniger das Handschuhfach ohne Deckel und Schloß, dessen Inhalt weder vor Dieben noch vor Beschleunigungskräften sicher ist.



Sparsame Ausstattung: Das Armaturenbrett ist schlicht, sachlich, doch stilgerecht

Ähnlich schutzlos scheinen zunächst auch die Dinge im vorderen Kofferraum. Doch hier hat das Volkswagenwerk kriminellen Handlungen mit einem ebenso urigen wie billigen Mittel vorgebeugt: Der Griff des Haubenzugs weist eine Vorrichtung zum Einhängen eines Vorhängeschlosses auf, das freilich extra aus der nächsten Eisenwarenhandlung bezogen werden muß.

Handfeste Vorzüge solch rustikaler Bauweise demonstriert die Karosserie des 181 durch ihre Stabilität. Sie verwindet sich während der Fahrt relativ wenig. Starke Bleche und das weitgehende Fehlen von Hohlräumen halten außerdem das Rostrisiko ziemlich klein. Und die Stoßstangen in Lastauto-Qualität bieten wirklichen Schutz vor feindlichen Verkehrsteilnehmern. Der 181 ist in vieler Beziehung ein Strapazier- und in mancher wohl auch ein Langzeitauto.

Nicht so sehr gefeit gegen alsbaldigen Verschleiß sind die Cellon-Scheiben der seitlichen Steckfenster und des achterlichen Ausgucks. Namentlich das Rückfenster verkratzt bei geöffnetem Verdeck sehr stark. Das ein-

Geruhsame Fahrleistungen: Bei den Messungen zeigte der 181 recht wenig Temperament

zige Problem der Cabrio-Konstruktion übrigens, denn mit etwas Routine und Nachdruck läßt sich das Zeltdach rasch zurücklegen und auch aufspannen.

Motor: brav, aber laut

Das Triebwerk des VW 181 wurde auf dem Wege der Maßkonfektion aus vorhandenen VW-Teilen für diesen speziellen Einsatzzweck abgestimmt. Als Basis dienen Gehäuse, Kurbeltrieb und Zylinder der 1,6 Liter-Käfermaschine mit 50 PS (36,8 kW). Anders sind bei der 181-Version die Zylinderköpfe. Sie entsprechen der

Vorzüge

- Vielseitige Karosserie
- Gute Fahreigenschaften
- Akzeptable Federung
- Robuste Bauweise

Nachteile

- Mäßige Fahrleistungen
- Störendes Motorgeräusch
- Begrenzte Geländetauglichkeit

alten Ausführung mit je einem Kanal und ihr Brennrauminhalt ergibt eine geringere Verdichtung (7,3:1 statt 7,5:1). Diese Drosselung kostete zwei PS, so daß dem 181 nur 48 PS (35,3 kW) zur Verfügung stehen. Auch sank das höchste Drehmoment von 10,8 mkg (106 Nm) auf 10,2 mkg (100 Nm).

Die Bilanz dieser Zähmung ist zumindest für den Geländebetrieb trotz leichter Verluste positiv. Das Drehmoment nämlich ist beim 48 PS-Motor im unteren Drehzahlbereich merklich höher, und es erreicht sein Maximum schon bei 2000/min, was bei der 50 PS-Maschine erst bei

Neckermann macht's möglich

Quartz-Uhren zu sensationellen Preisen!

Ein Quartz-Kristall ersetzt die Unruhe traditioneller Uhrwerke. Eine Minibatterie versetzt den Quartz-Kristall in Schwingungen – 32.768mal pro Sekunde! Vollelektronische Steuerung (solid-state) für völlige Wartungsfreiheit. Unbegrenzte Lebensdauer von Quartz und Elektronik. 1 Jahr Garantie auf alle Quartz-Uhren.

Das umfassende Programm. Bis zu 11 Funktionen. Unerreichte Genauigkeit gegenüber herkömmlichen Uhren.

Einige von 26:

LED-Quartz-Uhr im Profi-Look
3 Funktionen:* ①, ②, ③. Schwarzverchromtes Gehäuse. Art.-Nr. 530/409 98,–
Mit schwarzem Stahlband (Abb.) Art.-Nr. 530/417
118,–

11 Funktionen:*
LED-Quartz-Uhr + LED-Quartz-Stopp-Uhr
Zwei Uhren in einer! Quartz-Uhr der Spitzenklasse. Stopp-Präzision bis: 99 Stunden, 59 Minuten, 59 Sekunden und 99 Hundertstelsekunden. Edelstahlgehäuse und -band. Art.-Nr. 530/484 (Abb.) 499.–
Vergoldet Art.-Nr. 530/506 548,–
499,–

LCD-Quartz-Uhr 2 Funktionen:*
①, ②. Sportliches Chromgehäuse, staubdicht, mit Edelstahlboden. Cordband. Art.-Nr. 530/514
79,–
Mit Stahlband Art.-Nr. 530/522 89,–

LED-Quartz-Uhr 3 Funktionen:*
①, ②, ③. (Auch nachts deutlich lesbar). Chromgehäuse mit Sportband. Art.-Nr. 530/441
85,–
Mit Stahlband Art.-Nr. 530/468 95,–

Der Unterschied:

12:39
Quartz-Uhren mit LED-Anzeige = Leuchtdioden-Anzeige. Auf Knopfdruck leuchten die Zeitangaben auf dunkelrotem Feld hell auf.

12:39
Quartz-Uhren mit LCD-Anzeige = Flüssigkeits-Kristall-Anzeige. Hier sind die Zeitangaben ständig sichtbar – bei unseren Spitzen-Modellen durch die eingebaute Beleuchtung auch bei Dunkelheit.

So leicht können Sie kaufen: direkt bei Neckermann KGaA, Abt. P 038, 6 Frankfurt/M.1, Postfach oder per Telefon (0611) 410581 oder im nächsten Neckermann-Haus oder über Ihren Sammelbesteller oder Prospekt anfordern!

*Die Funktionen:

NECKERMANN

Kurztest

VW 181

2800/min der Fall ist. Der Fahrbetrieb bestätigt diese Daten: Elastizität und Durchzugvermögen sind deutlich besser geworden.

Die effektiven Fahrleistungen sind natürlich eher verhalten. Denn dem vorhandenen Kraftangebot stehen immerhin 900 Kilogramm Leergewicht gegenüber. In der Praxis bedeutet das, mindestens eine Tonne mit mageren 48 PS oder gut 35 Kilowatt zu bewegen. Die Beschleunigung bleibt ziemlich träge: 27 Sekunden von 0 bis 100 km/h – ein gut gehender Sparkäfer macht das mit 34 PS (25 kW) besser. Die Höchstgeschwindigkeit des kantigen Windverdrängers ist auch nicht eben sensationell: 120 km/h gelingen bei geschlossenem Verdeck, bei offenem Dach sind es noch weniger.

Allerdings empfiehlt sich so stilloses Rasen aus zwei Gründen sowieso nicht: Bei voller Fahrt wird es unter dem Kunstlederhimmel enorm laut (87 Dezibel), und der Motor konsumiert dann nicht gerade bescheidene zwölf Liter Normalbenzin auf 100 Kilometer.

Fahrwerk: sicherer auf der Straße, besser im Gelände

Seit der Einführung der Schräglenker-Hinterachse zählt der VW 181 selbst nach Personenwagen-Maßstäben zu den fahrsicheren Autos auf der Straße. Sein Eigenlenkverhalten ist vorwiegend untersteuernd. Die Neigung, im Grenzbereich ein leichtes Übersteuern anzuschlagen, bleibt harmlos. Damit ist der 181 eines der wenigen Geländeautos, die auf fester Fahrbahn ganz ungeniert voll gefahren werden können. Trotz eigentlich mäßiger Fahrleistungen erlaubt er darum ein rascheres Vorankommen als viele seiner meist stärkeren Konkurrenten. Und ein ökonomischeres zudem, Jeeps pflegen sich nicht mit nur zwölf Litern pro 100 km zu begnügen.

Diesen Vorzug vermag der 181 auch auf Schotterstraßen beispielsweise, auf Feldwegen oder wilden Pässen – auszuspielen. Er läßt sich dort rascher und problemloser bewegen als ein Großteil der Vierradgetriebenen.

Im schweren Gelände erreicht der 181 natürlich nach wie vor die Grenzen seiner Konzeption, doch schlägt sich der Neue hier besser als die erste Ausführung dieses Typs. Die breiteren Reifen und die Differentialsperre verbessern die Traktion erheblich, und auch die neue Hinterachse ist vorteilhafter. Die Vorgelege der alten Portalachse erzeugten eine umgekehrte Drehmomentreaktion, die das Wagenheck beim Anfahren aufsteigen ließ. Dadurch entlastet, neigten die Hinterräder zum Hoppeln und Durchdrehen, was der Geländefahrt bisweilen ein Ende bereitete. Die neue Hinterachse beseitigte diesen Ärger – allerdings auf Kosten der Bodenfreiheit, die namentlich beim Start kleiner wird.

So lange der Untergrund fest und steinig ist, vermag der 181 selbst in sehr schweres Gelände vorzudringen. Sand jedoch, feuchter oder gar schlammiger Boden meistert er mit seinem Hinterachsantrieb nicht so souverän wie echte Jeeps mit der Kraft an allen Rädern. Aber dafür kostet er ja auch einiges weniger.

Billig ist der 181 mit einem Preis von knapp 13 000 Mark dennoch nicht. Allerdings bietet er dafür einen besonderen Gegenwert – es ist ein wirklich eigenwilliges, konsequent offenes und außerordentlich stabiles Auto. Ein Vehikel zudem, das selbst auf dem Weg ins Büro den Geruch von Freizeit, Freiheit und Abenteuer nie ganz verliert. Und von so was träumt doch jeder mal ab und zu. *–cpb–*

Technische Daten

MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Boxermotor, Bohrung x Hub 85,5 x 69 mm, Hubraum 1584 cm³, Verdichtungsverhältnis 7,3 : 1, Leistung 35 kW (48 PS) bei 4000/min, spezifische Leistung 22,1 kW (30,3 PS/l), maximales Drehmoment 100 Nm (10,2 mkg) bei 2000/min, vierfach gelagerte Kurbelwelle, zentrale Nockenwelle, Antrieb über Zahnräder, über Stoßstangen und Kipphebel betätigte hängende Ventile, 1 Fallstromvergaser Solex 30 PICT 2, Luftkühlung, Druckumlaufschmierung, Ölinhalt Motor 2,5 l, Batterie 12 V 36 Ah, Gleichstromlichtmaschine 420 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Hinterräder, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,78 (16,54), II. 2,25 (9,84), III. 1,26 (5,51), IV. 0,88 (3,85) R. 3,78 (16,54), Achsantrieb 4,375.

FAHRWERK

Zentralrohrrahmen, vorn Doppelkurbel-Lenker mit querliegenden Drehstabfedern, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern, querliegende Drehstabfedern, hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Stabilisator vorn, Schnecken-Rollenlenkung, hydraulische Zweikreisbremsanlage, vorn und hinten Trommelbremsen, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Gürtelreifen 185 SR 14 M+S.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Radstand 2400 mm, Spur 1355/1445 mm, Außenmaße 3780 x 1640 x 1620 mm; Leergewicht 900 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1340 kg, Zuladung 440 kg, Personenindexzahl 5,2, Leistungsgewicht 39,2 kW/t (18,8 kg/PS).

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit . . 120 km/h
Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)

0 bis 40 km/h	3,9 s
0 bis 60 km/h	7,9 s
0 bis 80 km/h	14,1 s
0 bis 100 km/h	27,1 s
1 km mit stehendem Start	43,6 s

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand	64 Phon (dBA)
Bei 50 km/h	72 Phon (dBA)
Bei 80 km/h	79 Phon (dBA)
Bei 100 km/h	84 Phon (dBA)

VERBRAUCH

Normalbenzin Testverbrauch	13,1 l/100 km

WARTUNG

Inspektion	alle 10 000 km
Ölwechsel	alle 5 000 km

RICHTPREIS

VW 181, viertürig . . . DM 12 955,–
Hersteller: Volkswagenwerk AG, 318 Wolfsburg

Die Linie des Fortschritts

Princess

Neu von Leyland.

Der neue Princess von Leyland bietet Fortschritt auf der ganzen Linie.
Technischen Fortschritt in Leistung, Sicherheit und Komfort.
Optischen Fortschritt im Hinblick auf Wirtschaftlichkeit und Eleganz.
Die große Linie des Fortschritts – spürbar bis ins kleinste Detail.

Der Bedienungs-Fortschritt: Servolenkung. Übersichtliche blendfreie Rundinstrumente. Kontroll-Leuchten für Sicherheitsgurte, Bremssystem und beheizbare Heckscheibe. Elektrouhr. Zigarettenanzünder. Abblendbarer Innenspiegel.

Der Komfort-Fortschritt: Vier Türen. Fünf Sitze. Liegesitze vorne. Fahrer- und Beifahrersitz in Längsrichtung und Höhe individuell verstellbar. Mittelarmlehnen vorne und hinten. Kopfstützen vorne. Dreistufenheizung. Steuerbare Frischluftdüsen.

Der Leistungs-Fortschritt: 6 Zylinder. 7fach gelagerte Kurbelwelle. Obenliegende Nockenwelle. 2,2 Liter. 110 DIN-PS. Quermotor. Doppelte Knautschzone. Elastisch. Ökonomisch. Kultiviert. Auf Wunsch mit Borg-Warner-Automatik.

Der Sicherheits-Fortschritt: Einzelradaufhängung vorne und hinten. Breitspur-Fahrwerk. Frontantrieb. Gürtelreifen. Scheibenbremsen vorne. Servo-Zweikreis-Bremssystem. Wartungsfreie Hydragasfederung. Verbundglas-Frontscheibe.

Austin Morris MG Jaguar Rover Triumph

Leyland-Importeur: A. Brüggemann + Co GmbH, Harffstraße 53, 4000 Düsseldorf, Tel. 0211/78181

Vom Kapitän zum Diplomat

Wie der große Opel Kunden gewann und verlor.

Seit Kaisers Zeiten hat Opel sich um Geltungswert in der Oberklasse bemüht, doch vergessen ist der 10,2-Liter von anno dazumal wie der 6 Liter-Regent und seine Vorläufer in den Roaring Twenties. Lebenslinien der Bürgermarke führen durch Jahrzehnte vom Doktorwagen über den Olympia zum Rekord, vom Puppchen über den Laubfrosch zu P 4 und Kadett. Nur der Kapitän schien nach dem Zweiten Weltkrieg die Image-Grenze zu sprengen.

Am Anfang stand ein Motor. 1937 machte Opel mit einem neuen Sechszylinder den Typ 6 zum Super 6. Noch waren seitlich stehende Ventile und langer Hub üblich, der 2 Liter-Typ hatte 36 PS. Mit hängenden Ventilen und Kurzhub, 2,5 Liter und 55 PS brachte der neue Motor den Super 6 einen Sprung nach vorn mit Temperament und Tempo für die Autobahn. 120 km/h waren viel fürs Geld: Der müde motorisierte Mercedes 170 V kostete nur 100 Mark weniger.

1938: Der Kapitän

1937 wurde das Motorprinzip auf den neuen 3,6 Liter Opel Admiral übertragen, dessen klumpiger Stil aber 1938 durch den Super 6-Nachfolger in den Schatten gestellt wurde: Der Kapitän war geboren, ein scharf profiliertes Auto mit selbsttragender Karosserie nach amerikanischem Muster.

1948: Neuauflage

Der Super 6-Motor blieb im Kapitän unverändert auch nach dem Krieg, als Opel 1948 das Vorkriegsmodell wieder anlaufen ließ. Der neuerweckte Kapitän war äußerlich nur an Details wie den Scheinwerfern vom Vorkriegsmodell zu unterscheiden. Technisch wich er durch doppelte Querlenker vorn statt der wiegend-weichen „Synchronfederung" vom Vorläufer ab, war aber weiterhin an amerikanischem Komfort orientiert; hieran entzündete sich, während noch ausgeleierte Veteranen ein kostbarer Besitz waren, ein lange währender Parteienstreit, der nachhaltig aufs Prestige drückte. Doch einig war man sich, daß es zu dieser Zeit keinen feineren Motor gab: Ungemein elastisch, mit den drei Gängen „fast schaltungsfrei" zu fahren, laufruhig und kraftvoll.

Im Jahr 1950 erhielt der Kapitän Lenkradschaltung, die damals als Komfort-Fortschritt galt.

Im nächsten Jahr wurde die Karosserie mit breiter Chromspange vorn und ausgebauchtem Heck geändert – New Look aus Amerika. Der Motor bekam eine bescheidene Leistungsspritze auf 58 PS: „Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 130 km/h. Talwärts oder bei Rückenwind kann man ihn schadlos bis 140 jagen", schrieb auto motor und sport. Die Fahreigenschaften wurden etwas gestrafft, die Bereifung mit 15 Zoll-Rädern statt der schmalen Vorkriegsgröße modernisiert.

So lief der Kapitän mit Detailverbesserungen bis 1953. Seine Verkaufszahl war mehr als zufriedenstellend, sie stieg 1952 auf fast 23 000 Wagen.

1953: Erfolgs-Barock

Im Jahr 1953 erschien der neue Kapitän mit Pontonkarosserie im barocken Schwung vorangegangener GM-Amerikaner, breiter auf längerem Radstand, tiefergelegt mit Rädern 6,40–13, wiederum motorisch aufgetrimmt: 68 PS, ab 1954 dann 71 PS ergaben sich vor allem aus höherer Verdichtung mit Umstellung auf Superkraftstoff; diese Motorversion war im Export seit Jahren bewährt und hob die erreichbare Geschwindigkeit auf knapp 140 km/h, für 0–100 km/h ergaben sich 25 Sekunden.

Der Verbrauch blieb bei 12 Liter/100 km. Auch der Preis war mit 9600 DM gleich, 1948–50 hatte der Kapitän noch 9950 DM gekostet. ▷

Kapitän 1939, 1959, 1964: Als Straßenkreuzer verlor er seine Freunde

Warsteiner Pilsener
EINE KÖNIGIN UNTER DEN BIEREN
Warsteiner
Das einzig wahre.

Der große Opel

Für den Mercedes 220 von 1951–54 mußte man 11 925 DM zahlen, der Kapitän übertraf die 18 514 Untertürkheimer Sechszylinder dieser Jahre im Verkauf gewaltig: 1954 liefen 44 259 neue Kapitäne vom Band, er erreichte die dritte Stelle der Zulassungen hinter dem VW Käfer und dem Opel Olympia und noch war er ein Prunkstück fürs bürgerliche Prestige: „Die hohen Produktionszahlen des Opel Kapitän dürfen nicht darüber hinwegtäuschen, daß in Deutschland wie überhaupt in Europa doch weit, weit überwiegend kleinere Autos gebaut und gefahren werden. Für den Herrn Durchschnitt, den berühmten Mr. Average, ist deshalb der Genuß eines Wagens der Größen- und Preisklasse des Kapitän auf jeden Fall eine Offenbarung", schrieb auto motor und sport.

1955: Profilierung

Aber die nach wie vor lauen Fahreigenschaften minderten doch den Anklang, Stabilisatoren halfen wenig. Die Stückzahl sackte um ein reichliches Viertel ab, und Opel reagierte nach kaum zwei Jahren 1955 mit der nächsten Modellstufe. Schärfere Linienführung machte diesen Kapitän wieder zu einem Erfolgsmodell, das 1956 nahezu die Produktionszahl von 1954 erreichte. Auch waren die Fahreigenschaften – vor allem durch eine neue Lenkung – für anspruchsvollere Fahrer genießbar geworden; er fühlte sich nicht mehr so „puddinghaft" an und hielt mit 75 PS bei 3900/min die kaum erhöhte Spitze besser. Die Elastizität war nur minimal geschwächt, ein Vierganggetriebe wurde jedoch mehr und mehr gewünscht, 1956 erhielt der erste Gang die schon überfällige Synchronisation, 1957 wurde Overdrive lieferbar.

Trotz Detailkritik schien der Kapitän ein Modell mit sicherer Zukunft zu sein, für nur 9350 DM war der Gegenwert konkurrenzlos. Aber wieder ließ das Kaufinteresse allzubald nach. Nur knapp 30 000 Wagen konnten 1957 abgesetzt werden. Mercedes hatte 1956 die neue 220-Reihe gestartet, die Kaufkraft wuchs, der deutsche Amerikaner konnte die Prestige-Kunden, zu denen er ohnehin nur schwer den Zugang fand, immer schwerer fassen.

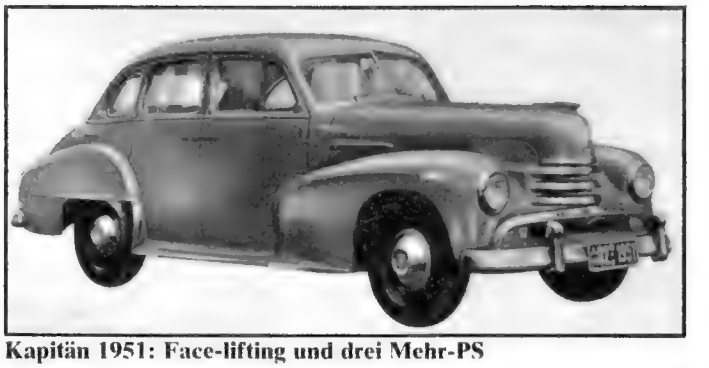
1958: Fehlpaß

Als 1958 der neue Kapitän enthüllt wurde, war auch dies keine Sternstunde. Zwar bot seine Karosserie durchaus modischen Fortschritt, mehr Glas mit Panoramascheiben vorn und hinten, fürs Sicherheitsbewußtsein entschärftes Interieur. Stilistischer Anschluß an den Opel dokumentierte die Hoffnung auf Erschließen eines Aufsteiger-Marktes. Der Motor leistete nun 80 PS bei 4100/min und hob die Spitze über 140 km/h. Neu waren verschränkte, ungleich lange vordere Querlenker, zur besseren Stützung gegen Kurvenneigung. Doch dies Modell war verkaufspsychologisch verfehlt. Viel zu kleine hintere Türen und knapper Fond-Kopfraum liefen den Ansprüchen dieser Klasse eher zuwider. Zudem ergaben Dachabschluß und Heck eine gedrungene Figur.

1959: Berichtigung

Nach nur einem Jahr änderte Opel den Unglücksvogel mit bewundernswerter Improvisation, hob die Heckfensterpartie und strich das Heck glatt. Die neuen Räder mit fortschrittlichem Niederquerschnittreifen 7,00 S 14 tru-

Kapitän 1949: 55 PS wie vor dem Krieg



Kapitän 1951: Face-lifting und drei Mehr-PS

Kapitän 1953: Erfolgs-Barock aus den USA

Kapitän 1955: Gestrafftes Blech auf alter Technik

Kapitän 1958: Er lebte nur ein Jahr

Feuer und Flamme

Ein Porsche bereichert Ihr Leben.
Er holt die Romantik zurück und das Abenteuer.
Er schenkt Ihnen neue Freuden und neue Freunde. Er bringt harte Männer zum Träumen und Träumer in Fahrt. Er bricht das eisigste Schweigen und eiskalte Rechner erwärmt er für sich.
Ein Porsche läßt keinen kalt.
Er fasziniert alle – wie das Spiel mit dem Feuer.

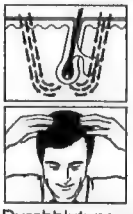
PORSCHE

Dr. Ing. h. c. F. Porsche Aktiengesellschaft · Postfach 40 06 40 · 7000 Stuttgart 40

Das sagt die Wissenschaft:

Der Hauptgrund für Haarausfall sind funktionserschöpfte Haarorgane.

Wenn Haarausfall oder Haarausfall-Symptome auftreten (z.B. akute Schuppenbildung, starke Überfettung, Haar- und Kopfhautschäden), dann ist dies durch Störung wichtiger Kopfhautfunktionen zu erklären.



Der neue Wirkstoff CCF ermöglicht eine schrittweise Reaktivierung der Kapillarfunktion: CCF löst verhärtete Talgrückstände, welche die Versorgungsbahnen der Haarschäfte abschnüren. Jetzt gelangen die NERIL-Aufbaustoffe (wie Aminosäuren- und Vitamin-Komplexe) in die Kapillaren und sorgen für Durchblutung und Ernährung der haarbildenden Kopfhautorgane. Proteine geben dem Haar Festigkeit und unterstützen die Feuchtigkeitsregulierung der Haut.

Darüber hinaus hält der antibakterielle Wirkstoff RSN-O die Oberfläche der Kopfhaut gesund und schuppenfrei.

So kann Ihr Haar durch regelmäßige Pflege mit NERIL wieder gesund und natürlich nachwachsen.

Medizinal-Haarwasser
Medizinal-Haarwäsche
reaktiviert
erschöpfte Haarorgane

DALLE

In Apotheken, Drogerien, Parfümerien, Fachabteilungen der Warenhäuser und beim Friseur.

NE 2/76 wpt

LACK-ZEIT-SCHUTZ MÜHELOS

Johnson Autopudding schützt den Lack Ihres Wagens monatelang gegen Wind und Wetter. Mit Carnauba, dem härtesten Naturwachs der Welt. Johnson Autopudding reinigt, poliert und konserviert zugleich: Einfach auftragen, trocknen lassen und abwischen - fertig ist der Lackzeitschutz. Mühelos und voller Glanz.

Autopflege ist unser Beruf.

Johnson

Kapitän 1959: Markt-Auftrieb durch Korrekturen

Diplomat 1963: Nobelnamen und falsches Design

Admiral seit 1969: Qualitäten ohne Anklang

Der große Opel

gen auch zur besseren Optik bei, und erstmals wurde 1960 der Motor vergrößert auf 2,6 Liter. Es war vor allem eine Rationalisierungsmaßnahme; die gleichen Kolben wie im 1,7 Liter-Vierzylinder konnten verwendet werden, aber es machte den Hub noch kürzer und erleichterte die Anhebung bei der Leistung auf 90 PS bei unverändert 4100/min. Das Dreiganggetriebe blieb, Automatik wurde lieferbar.

Auf diese Weise kam der Kapitän zu seinem größten Erfolg. Beste Jahre waren 1960 mit 47 446 und 1961 mit 38 768 Wagen, dann sank das Interesse stark ab.

1963: Straßenkreuzer

In der Hoffnung, die Barriere durch einen Paukenschlag zu sprengen, setzte Opel für das Modelljahr 1964 auf Weiterentwicklung zum Straßenkreuzer; Marktforscher hatten vermutet, die Deutschen seien europäische Amerikaner. Als Kapitän und Luxusmodell Admiral kam das Auto, von dem Cheftechniker Mersheimer bald sagte, nun kenne man wenigstens den Unterschied zwischen groß und zu groß, vor allem in der Breite.

Zwar ging es nur um wenige Zentimeter, doch sie ließen den Wagen zum Untier geraten, es war ein verirrter Chevrolet. Von jeher hing dem Kapitän ein Hauch von Parvenu an, nun gewann er die fürs Image falschen Kunden. Als Wagen für Zigeunerbarone war sein Schicksal besiegelt, da half auch nicht das Klettern der Leistung auf 100 PS bei 4600/min, auch nicht das Vierganggetriebe.

Die Flucht nach vorn führte zum Diplomat V8 mit 4,6 Liter-Chevrolet-Maschine, als-

event 21
Die Federleichte mit dem bombenfesten Sitz
Spezial-Schweiß-Bügel

Wahlweise Normalbügel oder Sportbügel
Pilotenbrillen-
Fassung: Polarisierende Spezialscheiben gegen störende Blendung – splitterfrei – kratzfest – farbgetreu – paßt jeder Kopfform (Gestell biegsam) – incl. Etui.
Modell PL 210 Neusilber
Normal- o. Sportbügel* DM 39.50
Modell PL 212 mattschwarz
Normal- o. Sportbügel* DM 42.50
* bitte angeben, sonst Normalbügel
10 Tage Rückgaberecht
NN-Lieferung + Versandkosten
AMS WESA Versandhandels GmbH
6374 Steinbach Postfach 149

ANSA-SPORTAUSPUFFANLAGEN
mit ABE lieferbar für: FIAT X 1/9

und viele andere Fahrzeuge
GM Racing
Fordern Sie unser Angebot an!
Es lohnt sich!
Rennsport-Zubehör GmbH, 6831 Reilingen,
Sauerbruchstr. 3 + 6, Tel. 0 62 05 / 67 67, Telex 04 65 980

Verleihen Sie Ihrem Motor den großen Preis

Grand Prix HD
ein Qualitätsmotorenöl
für lange Lebensdauer
moderner
Hochleistungsmotoren
Das Mehrbereichsöl für Benzin- und Dieselmotoren moderner Baureihen. Konzipiert nach den neuesten internationalen Spezifikationen für Sommer- und Winterbetrieb.
Sorgt für sichere Schmierung und Kühlung im Motor. Hält Motor, Öllaufwege, Ölfilter sauber und funktionsfähig.
Autol – die erste und älteste eingetragene Motorenölmarke der Welt
AUTOL MOTORENÖL
Hannover, Würzburg, Essen, Hamburg
COUPON
Fordern Sie weitere Informationen über Autol „Grand Prix HD" Qualitätsmotorenöl an.
Name:
Anschrift:
H. Moebius & Sohn AUTOL-WERKE
3000 Hannover 81, Postfach 81 04 20
Telefon (0511) 86 50 41
am GP/4

Der große Opel

bald ein unverkäuflicher Gebrauchtwagen. Auch der neue 2,8 Liter-Sechszylindermotor, seit 1965 mit 125 PS, fing den Image-Verlust nicht auf, ein Coupé mit 5,4 Liter V8 fand kaum Interesse.

Auch zerriß die Aufgliederung in Kapitän, Admiral und Diplomat – KAD-Reihe – endgültig den Kontakt zum angestammten Kapitän-Käuferkreis. Die Preisspanne reichte von 11 600 bis 18 000 DM, das Coupé hing mit 26 000 DM in leerer Luft. Der Verkauf lag nur im Modelljahr 1964 über 30 000 Wagen und sackte 1967 auf 6009 ab, 1968 waren es 4880.

1969: Letztes Gefecht

So entschloß sich Opel zur großen Reform: 1969 trat die heutige Modellreihe an, Mercedes war Gegner und Maßstab: Daran orientierte sich der Stil, die Technik mit teurer De Dion-Achse sollte auf einen Schlag die Schatten der Vergangenheit bezwingen. Der Rest ist traurige Gegenwart. Von nur 17 777 Wagen im ersten Jahr fielen die Zahlen auf wenige tausend. *PS*

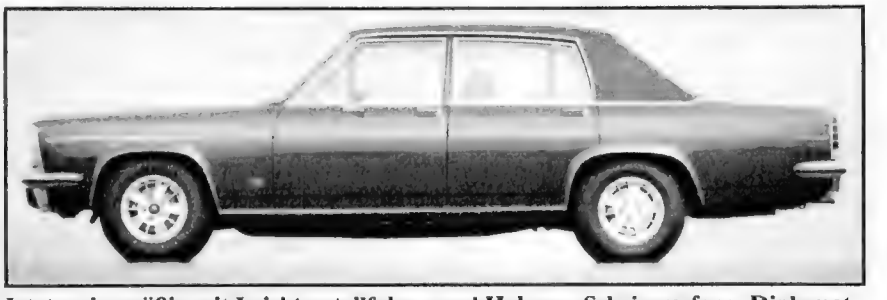
Opel Diplomat V8 Jahrgang 1976

Opels Flaggschiff, der Diplomat V8, wird nur auf Bestellung gebaut. Was jedoch bei Nobelmarken ein Zeichen besonderer Exclusivität ist, hat bei Opel profanere Gründe: Der Diplomat erfreut sich keiner regelmäßigen Nachfrage.

In der Tat spricht bei flüchtiger Betrachtung nicht sehr viel für die Anschaffung der nach amerikanischen Dimensionen (4,92x1,85x1,45 m) gebauten Großraumlimousine. Das übertrieben wuchtige Styling, die etwas altertümlich wirkende Innenraumgestaltung und die unzweckmäßige Anordnung der Schalter und Hebel machen deutlich, daß das Debüt des Diplomat schon nahezu ein Jahrzehnt zurückliegt.

Außerdem haben hohe Unterhaltskosten und die extrem gestiegenen Benzinpreise das Interesse an großvolumig motorisierten Autos stark reduziert.

Dabei hat der Diplomat V8 gerade in diesem Punkt Besonderes zu bieten. Sein 5,3 Liter V8-Motor ist zwar amerikanischer Provenienz, doch erfuhr er bei Opel eine gründliche Überarbeitung, die in erster Linie seiner Haltbarkeit und Zuverlässigkeit galt. Lager, Kolben, Ventile und das Ölvolumen wurden den europäischen Verhältnissen angepaßt. Ein weiterer Unterschied betrifft die Leistungsfähigkeit des 5,3 Liter-Aggregates. Da „nur" die europäischen Abgasgesetze zu berücksichtigen sind, läuft der Motor noch mit relativ hohem Wirkungsgrad. Seine 230 PS (169 kW) und sein beachtliches Drehmoment von 43,5 mkg (435 Nm) wuchten den fast 1,8 Tonnen schweren Fünfsitzer in nur ca. 10 Sekunden auf 100 km/h und lassen ihn 200 km/h locker überschreiten. Das sind Werte, die heute von keiner amerikanischen Limousine mehr erreicht werden – und nur von ganz wenigen europäischen. Dies alles geschieht zudem mühelos und ungewöhnlich leise.



Jetzt serienmäßig mit Leichtmetallfelgen und Halogen-Scheinwerfern: Diplomat

Daß auch Geschwindigkeitsänderungen ohne Mühe vonstatten gehen, dafür sorgt ein Dreigang-Getriebeautomat, der ausgezeichnet zur Charakteristik des Motors paßt.

Neben der zweifellos überzeugenden Antriebseinheit zeichnet sich der Diplomat im Gegensatz zu amerikanischen Autos durch ein anspruchsvolles Fahrwerk aus. Die starre De Dion-Hinterachse bietet in Verbindung mit der vorderen Einzelradaufhängung nicht nur guten Federungskomfort, sondern auch ausgesprochen sichere Fahreigenschaften. Sportlich schnelles Fahren macht darum im Diplomat ebenso viel Vergnügen wie beschauliches Dahingleiten. Die leichtgängige und präzise Servolenkung verleiht dem großen Wagen dabei eine unvermutet gute Handlichkeit.

Daß der Diplomat nicht den erwünschten Erfolg hatte, liegt also keineswegs an seiner heute noch überzeugenden Technik, sondern dürfte eher ein Styling- oder Imageproblem sein. Denn zweifellos ist dieses Auto die beste Synthese zwischen amerikanischer Antriebsphilosophie und europäischer Autotechnik, die je verwirklicht wurde. *G. H.*

MOTOR

Achtzylinder-Viertakt-V-Motor 90°, Bohrung x Hub 101,6 x 82,6 mm, Hubraum 5354 cm³, Verdichtungsverhältnis 10 : 1, Leistung 169 kW (230 PS) bei 4700/min, maximales Drehmoment 427 Nm (43,5 mkg) bei 3100/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (4700/min) 12,9 m/s, fünffach gelagerte Kurbelwelle, Nockenwelle im Kurbelgehäuse, Antrieb über Zahnkette, über Hydro-Stößel betätigte Ventile, 1 Doppel-Registervergaser Rochester Quadra-jet, 80 l-Tank im Heck, Batterie 12 V 55 Ah, Drehstromlichtmaschine 770 Watt.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit . . 205,7 km/h
Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, mit zwei Personen besetzt)

0– 40 km/h	2,8 s
0– 60 km/h	4,8 s
0– 80 km/h	7,1 s
0–100 km/h	10,5 s
0–120 km/h	14,5 s
0–140 km/h	20,8 s
0–160 km/h	30,7 s
1 km mit stehendem Start	31.9 s

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand	47 Phon (dBA)
Bei 100 km/h	67 Phon (dBA)
Bei 120 km/h	71 Phon (dBA)
Bei 140 km/h	73 Phon (dBA)
Bei 160 km/h	75 Phon (dBA)
Bei 180 km/h	79 Phon (dBA)
Bei 200 km/h	81 Phon (dBA)

VERBRAUCH

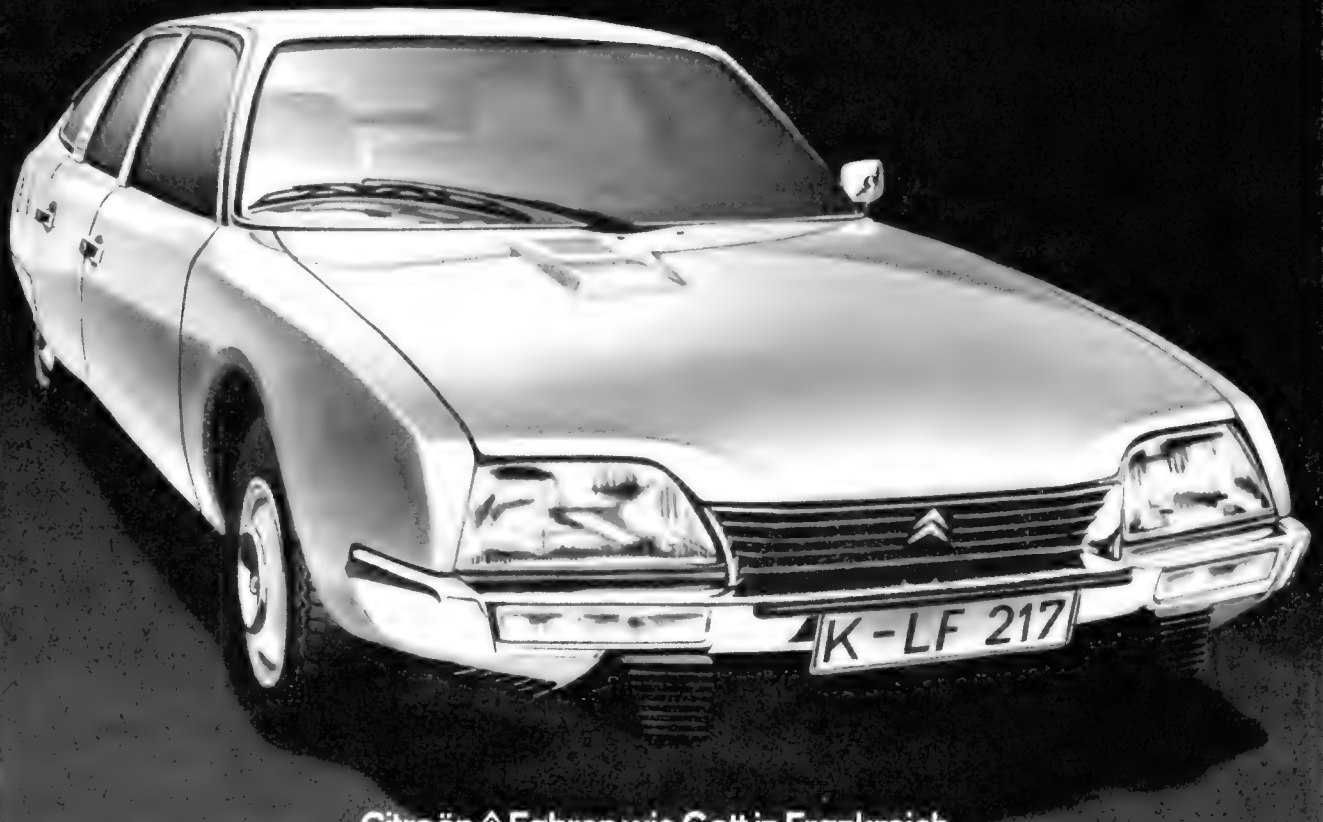
Superbenzin
Testverbrauch . . . . 20,4 l/100 km

RICHTPREIS

Limousine 4türig . . . . DM 33 450,–

Einen solchen Diesel gab es noch nie. CX Diesel von Citroën.

Der neue CX Diesel von Citroën räumt mit allen Vorstellungen auf, die man bislang von Dieselautos hatte.
Der CX Diesel ist ungewöhnlich komfortabel: Schließlich ist er ein echter Citroën. Vom hydropneumatischen Sicherheitsfahrwerk mit dem automatischen Niveauausgleich bis hin zur sprichwörtlich bequemen Innenausstattung.
Der CX Diesel ist ungewöhnlich ruhig: durch einen Aufwand, den sich nur Citroën leistet. Silent-Blöcke zwischen Karosserie und Stahlchassis sorgen dafür, daß störende Vibrationen nicht zum Fahrgastraum durchdringen.
Der CX Diesel ist ungewöhnlich spritzig: Einen Kilometer legt er bei stehendem Start in 40,4 sec zurück. Reisegeschwindigkeit: 146 km/h. Verbrauch bei 90 km/h: 6,3 Liter Diesel-Kraftstoff nach DIN.
Der CX Diesel kann mit solchen Leistungswerten aufwarten, weil er über eine beispielhaft aerodynamische Form verfügt. Deshalb kommt er auch mit 66 PS bei 4500 U/min. spielend aus. Und die holt er sich aus beruhigenden 2,2 Litern Hubraum.
Mit 40 Jahren Diesel-Erfahrung garantiert Citroën für sein langes Leben.
Weil dieser Diesel von Citroën kommt, ist er selbstverständlich auch als Break erhältlich: Für alle, die Kombi-Vorteile brauchen, aber deshalb nicht auf ein elegantes Automobil verzichten wollen.
CX Diesel oder CX Break Diesel – beide Modelle nicht nur in Form und Technik ungewöhnlich – auch der Preis wird Sie angenehm überraschen.
Bei Ihrem Citroën-Händler können Sie beide auf die Probe stellen.



Citroën ⩓ Fahren wie Gott in Frankreich.

Citroën ⩓ mit 12 Monate-Garantie und selbstverständlich – wie bisher – ohne km-Begrenzung.

Citroën Automobil AG, Postfach 903080, 5000 Köln 90. In Europa 9.000 Service-Stationen. Citroën empfiehlt TOTAL.

CITROËN ⩓ CX DIESEL

Test Ford Granada 2.6 GLS Turnier

Großformat

Geräumiger Kombi mit sportlicher Note.

Die Ford Granada-Baureihe ist ein anschauliches Beispiel dafür, wie durch gezielte Modellpflege-Maßnahmen aus einem zunächst ungeliebten Entwurf letztlich doch ein respektabler Verkaufserfolg werden kann.

Bekanntlich konnten die 1972 vorgestellten Consul/Granada-Modelle trotz einer für Ford-Maßstäbe aufwendigen Technik zumindest hierzulande kein besonderes Ansehen erlangen. Unbefriedigende Sitzposition, schlechte Übersichtlichkeit und stilistische Ungereimtheiten waren hierfür ebenso verantwortlich wie eine praxisfremde Instrumentierung und eine verwirrende Typen-Vielfalt.

Der von den Kölnern erhoffte Erfolg stellte sich erst beim zweiten Anlauf Anfang letzten Jahres ein, als durch eine gründliche Überarbeitung und „Germanisierung" der gleichzeitig stark gestrafften Modell-Palette die bestehenden Mängel weitgehend behoben wurden. Auch die Kombi-Version Turnier fand zunehmendes Interesse: Auf sie entfielen 1975 bereits beachtliche 20 Prozent der gesamten Granada-Produktion.

GLS-Turnier: zählt in Größe, Ausstattung und Preis zur automobilen Oberklasse

Breit und hoch: die großzügig bemessene Heckklappe läßt auch sperrige Güter passieren

Fotos: Seufert

Karosserie: familientaugliches Großformat

In der Tat bietet der praktische Fünftürer nicht nur im kommerziellen Bereich eine ganze Reihe von Vorzügen – sein ausgeprägter Limousinen-Charakter stempelt ihn mindestens ebenso zum bequemen Reisewagen. Sein großzügiges Platzangebot ist so bemessen, daß auch bei fünf Personen an Bord keine drangvolle Enge entsteht. Daß außerdem ein überdurchschnittlich voluminöser Gepäckraum zur Verfügung steht, wird genauso angenehm empfunden wie die Bequemlichkeit, mit der das Ein- und Aussteigen bzw. das Beladen des Gepäckabteils vor sich geht.

Sollen besondere Transportprobleme bewältigt werden, läßt sich mit wenigen Handgriffen das Kofferabteil durch einfaches Vorklappen der Rückbanklehne von 528 Liter auf 724 Liter vergrößern (nach auto motor und sport-Norm, gemessen bis Fenster-Unterkante). Dabei wird der Zwischenraum zwischen Kofferraumboden und umgelegter Rückenlehne automatisch von einer kräftigen Platte abgedeckt, so daß eine völlig ebene, von den Radkästen nur geringfügig eingeengte Ladefläche entsteht. Auf ihr kann durch die von zwei Gasfedern offen gehaltene Heckklappe notfalls eine Kiste mit den respektablen Abmessungen von 161 x 116 x 61 cm für Länge, Breite und Höhe untergebracht werden.

Daß der solcherart veränderte Innenraum kaum etwas von seiner Behaglichkeit verliert, liegt an der sorgfältigen, kompletten Auskleidung der Boden- und Seitenflächen mit rutschfestem Bouclé bzw. mit Kunststoff.

Auch die Gestaltung der großflächigen Sitze und des gegenüber früher stark versachlichten Armaturenbretts tragen dazu bei, daß man sich in dem Kölner Großkombi wohlfühlt. Die reichhaltige Serienausstattung, die unter anderem ein Stahl-

"Ich* brauch' etwas Handfestes – unkompliziert, schnell, zuverlässig. Eben perfekt."

Nikkormat EL

*Perry Kretz
Fotoreporter eines großen
deutschen Magazins,
fotografiert mit Nikon.

Computer-Technik ist da, um sie zu gebrauchen – problemlos.
Denn mit der Nikkormat EL fotografieren Sie unkompliziert, schnell, zuverlässig.
Die perfekte Elektronik-Kamera für perfekte Aufnahmen.
Aus dem Nikon-System. Für Sie.

Wenden Sie sich direkt an unsere autorisierten Vertragshändler.
Oder schreiben Sie uns kurz – wir geben Ihnen ausführliche Information über
○ Nikkormat FT 2 ○ Nikkormat EL ○ Nikon F 2
○ Nikon R 8 und R 10 ○ Nikkor-Objektive ○ Nikonos III
○ Nikon-Systeme für Forschung und Industrie.

Nikon GmbH, Uerdinger Str. 96–102
4 Düsseldorf 30, Tel. (0211) 451061

Nikon

Präzision ist gut. Nikon ist besser.

Media Ind. 17/76

Unerläßlich für die gute Fahrt: VARTA-Führer 76/77

Wo Sie in der Bundesrepublik und West-Berlin auch sind, die Reiseinspektoren des VARTA-Führers waren schon dort. Was sie in 12.990 Hotels und Restaurants an Komfort, Küche, Preis und Einrichtung fanden, sagt Ihnen verläßlich der VARTA-Führer 76/77.
Ferner 150 Stadtpläne und 50 Seiten Übersichtskarten, darunter 9 neue Umgebungskarten von Großstädten und eine Verkehrsfunk-Übersichtskarte.
Auf einem Nenner: Mit dem VARTA-Führer 76/77 wissen Sie, was Sie erwartet und was Sie erwarten können.

Besser reisen, schlafen, speisen– mit dem neuen VARTA-Führer 76/77

Jetzt bei Ihrem Buch-Fachhändler
Nur DM 24,80

kurbeldach und einen von innen verstellbaren Außenspiegel enthält, tut dazu ein übriges.

Die getestete, knapp 21 000 Mark teuere GLS-Ausführung läßt außerdem durch das lederbezogene Lenkrad und die reichhaltige Instrumentierung (mit Drehzahlmesser) ein Gefühl funktioneller Sportlichkeit aufkommen.

Diesen Eindruck vermittelt der GLS-Turnier auch äußerlich: Neben den mattschwarzen Fensterrahmen und den Halogen-Weitstrahlern sind es vor allem die mit Stahlgürtelreifen der Dimension 195/70 HR 14 bestückten 6 Zoll breiten Leichtmetall-Räder, die dem wohlproportionierten Auto eine sportliche Note verleihen.

Motor: kultivierter Sechszylinder

Ergänzt wird das von Komfort und Großzügigkeit geprägte GLS-Bild durch die ebenfalls nicht kleinliche Motorisierung. Im Testwagen war der bekannte 2,6 Liter Sechszylinder-V-Motor installiert (Aufpreis 635 Mark), der bei einer Verdichtung von 8,75 : 1 eine Leistung von 125 PS (92 kW) bei 5000/min erzielt. Sein bestes Drehmoment von 20,5 mkg (201 Nm) erreicht der mit einem Doppel-Fallstromvergaser bestückte Stoßstangen-Querstrommotor bei 3500/min.

Wie die übrigen Ford-Sechszylinder mit 2,0, 2,3 und 3,0 Liter Hubraum zeichnet sich auch der 2,6 Liter durch Geschmeidigkeit und leisen Lauf aus. Dabei kommt er im Leistungsverhalten dem durchzugkräftigen Dreiliter-Aggregat recht nahe, so daß auch die erzielbaren Fahrleistungen kaum zu wünschen übrig lassen: Bei den Beschleunigungsmessungen absolvierte der 1450 kg schwere Kombi den Sprint von 0 auf 100 km/h in 14,1 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit lag bei knapp 175 km/h. Das sind Werte, die sich in dieser Fahrzeug-Kategorie auch deshalb gut machen, weil sie ohne lästigen Lärm scheinbar mühelos erbracht werden.

Vorzüge

- Geräumige, fünftürige Karosserie mit großem, variablem Kofferraum
- Reichhaltige Serienausstattung
- Kultiviert laufender Sechszylindermotor
- Niedriges Geräuschniveau
- Komfortable Federung

Nachteile

- Bei voller Zuladung nachlassende Fahrstabilität
- Relativ hoher Benzinverbrauch

Zur Serienausstattung gehören

- Verbundglasfrontscheibe
- Automatikgurte vorn
- Kopfstützen vorn
- Servolenkung
- Lederlenkrad
- Drehzahlmesser
- Heizbare Heckscheibe
- Heckscheiben-Wischwaschanlage
- Stahlkurbeldach
- Halogen-Haupt- und -Nebelscheinwerfer
- Halogen-Weitstrahler
- Innenverstellbarer Außenspiegel
- Gasdruck-Stoßdämpfer
- Leichtmetallräder
- Serie 70-Stahlgürtelreifen

Ähnliches gilt für die Elastizität des vibrationsarm laufenden Sechszylinders, der in dieser Disziplin zwar keine Spitzenwerte erzielt, aber ein ausreichendes Maß an Durchzugskraft bereithält.

Der Griff zum Schalthebel wird im Granada Turnier übrigens keineswegs als Belä-

stigung empfunden, da sich das vollsynchronisierte Vierganggetriebe geradezu vorbildlich schalten läßt: Die von Ford praktizierte reibungsarme Einstangen-Technik läßt bezüglich Leichtgängigkeit und Exaktheit der Getriebebetätigung keine Wünsche offen.

Bei den Kraftstoff-Verbrauchsmessungen ergaben sich Werte, die angesichts der Fahrleistungen und des relativ hohen Gewichts für das große Auto angemessen erscheinen: Bei überwiegend forcierter Fahrweise wurden durchschnittlich 15,8 Liter Superbenzin pro 100 Kilometer verbraucht.

Fahrwerk: komfortbetonte Abstimmung

Positive Merkmale gegenüber den ursprünglichen Consul/Granada-Modellen weist auch das Fahrwerk des Turnier GLS auf. Folgerichtig wurde nämlich das für die Limousinen entwickelte S-Paket dem Kombi nicht vorenthalten. Zu den fahrwerksseitigen Besonderheiten dieser Ausstattungsvariante zählen speziell abgestimmte Gasdruck-Stoßdämpfer, progressiv ausgelegte Schraubenfedern hinten sowie ein stärkerer Querstabilisator an der Vorderachse.

Zusammen mit den breiten Serie 70-Stahlgürtelreifen und der vom Prinzip her gute Voraussetzungen bietenden Einzelradaufhängung ergeben sich für den Turnier GLS ausgewogene, über einen weiten Bereich neutrale Fahreigenschaften. Nur in sehr schnell durchfahrenen Kurven neigt der Groß-Kombi zu einem leichten Übersteuern, das bei voller Zuladung wegen des relativ großen Karosserieüberhangs allerdings ausgeprägter wird. ▷

Ganz klar, daß auch für Sie der letzte Tango länger dauert, wenn diese Kraft hier ständig lauert!

Die Feuerroten von DAIMON – das ist unübertroffene Langlebigkeit. Denn in den stahlgesicherten DAIMON stecken 75 Jahre technisches Wissen. Eine Erfahrung, die kein anderer Trockenbatterie-Hersteller in Deutschland übertrifft.

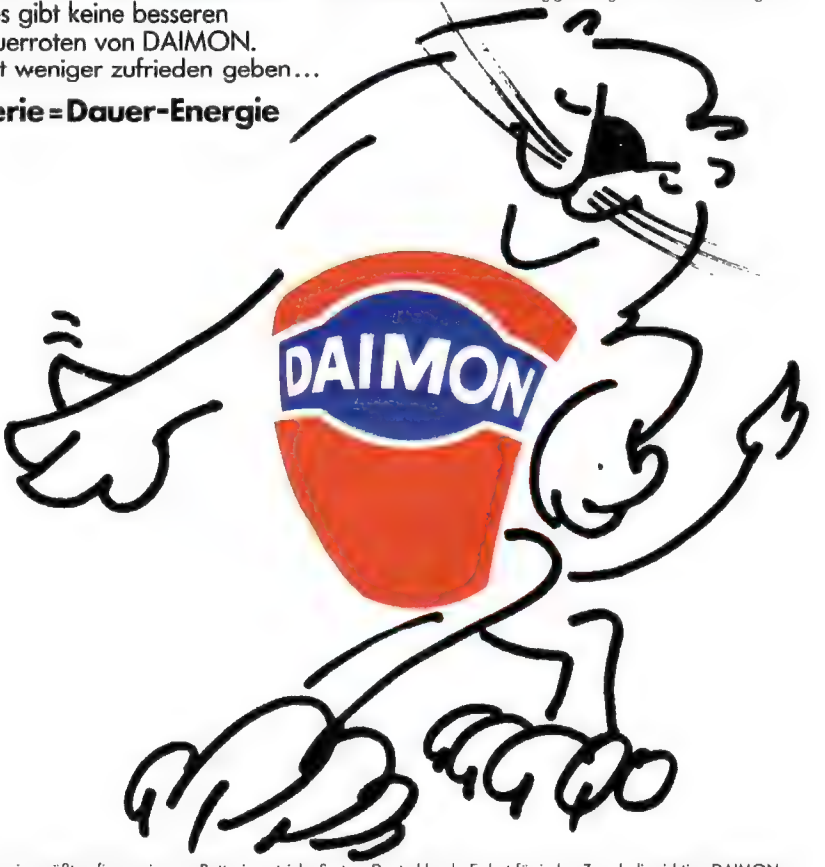
Mehr noch – die hochwertigen Batterien von DAIMON sind genauestens auf die Gerätetechnik von heute abgestimmt. Mit einem Wort – es gibt keine besseren Batterien als die Feuerroten von DAIMON. Warum sich also mit weniger zufrieden geben…

DAIMON-Batterie = Dauer-Energie

Ein Blick hinein: zeigt es deutlich:

1. In der stahl-ummantelten DAIMON-Batterie wartet geballte Energie. Abrufbereit.
2. Hier setzen positive Ionen Wasserstoffatome frei.
3. Sauerstoffatome garantieren den Stromfluß.
4. Die besonders aktive Spezialmasse – abgestimmt auf die verschiedenen Anwendungsbereiche – bildet mit dem Kohlestift als Ableiter die positive Elektrode.

DAIMON, der große deutsche Trockenbatterie-Spezialist gewährleistet zukunftsweisende Batterie-Technologie durch permanente Forschung auf dem Gebiet stromnetzunabhängiger Energie – für heute und morgen.

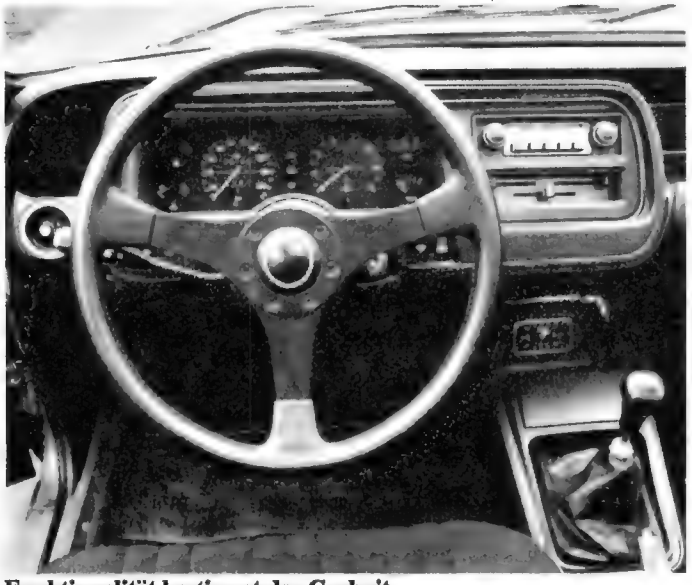


Gabler

Ihr DAIMON-Händler ist Partner im größten firmeneigenen Batterievertriebs-System Deutschlands. Er hat für jeden Zweck die richtige DAIMON. Für Transistorradios, Cassettenrecorder, Film- und Fotokameras, Uhren, Rechner, Tonbandgeräte, Rasierer, Taschenlampen, Warnblinkleuchten, Spielzeug…

Daß diese Änderungen im Eigenlenkverfahren jedoch problemlos unter Kontrolle zu halten sind, liegt nicht zuletzt an der serienmäßig eingebauten Servolenkung, mit der sich Lenkkorrekturen leicht und präzise bewerkstelligen lassen. Neben der Leichtgängigkeit von Schaltung und Pedalerie sind hauptsächlich die guten Lenkeigenschaften dafür verantwortlich, daß sich das große Auto ausgesprochen mühelos dirigieren läßt.

Erheblich besser als bei anderen Ford-Modellen wurde schließlich auch die Frage des Federungskomforts gelöst. Trotz den sich aus der ansehnlichen Zuladung von 550 kg ergebenden beträchtlichen Gewichtsdifferenzen offeriert der GLS Turnier bei allen Belastungszuständen einen recht guten Abrollkomfort und ein ausgewogenes Federungsverhalten. Selbst größere Straßenunebenheiten werden von den Insassen ferngehalten. ▷



Funktionalität bestimmt das Cockpit . . .

. . . bewährte Sechszylinder-Technik den Motorraum

Gut für lange Reisen: großzügige Platzverhältnisse und guter Fahrkomfort

Scirocco. Aufregend vernünftig.

Die Motoren. Querliegender Vierzylinder-Reihenmotor mit obenliegender Nockenwelle. 1,1 Liter 50 PS. 1,6 Liter 75 PS. Und 1,6 Liter 85 PS.

Der Verbrauch (nach DIN). 7,5 Liter bei 50 PS, 8,0 Liter bei 75 PS und 7,5 Liter bei 85 PS. Alle Motoren laufen mit Normalbenzin. Möglicher Aktionsradius mit einer Tankfüllung: 550 km.

Das Fahrwerk. Einzelradaufhängung. Federbeine und Dreiecksquerlenker vorn. Verbundlenkerachse hinten. Spurstabilisierender Lenkrollradius. Diagonal-Zweikreisbremssystem mit Bremskraftverstärker. Scheibenbremsen vorn. Stahlgürtelreifen.

Die Ausstattung. Bei allen Modellen reichhaltige, bequeme Grundausstattung. Vorbildliches Handling aller Bedienungselemente.

Der Gepäckraum. Große Heckklappe über die gesamte Wagenbreite mit integrierter Gepäckraumabdeckung. 350 Liter Gepäckraum, durch einfaches Umklappen der Rücksitzlehne bis zu 880 Liter.

Der Service. Wartungsintervalle einmal im Jahr oder alle 15.000 km. Ölwechsel zweimal jährlich oder alle 7.500 km. Diagnose. Expreßservice. 7.000 Servicestätten allein in Europa.

Schicken Sie diesen Coupon an den VW Werbedienst 4804 Versmold, Postfach 1365/66. Wir schicken Ihnen dafür einen ausführlichen Katalog über den Scirocco.

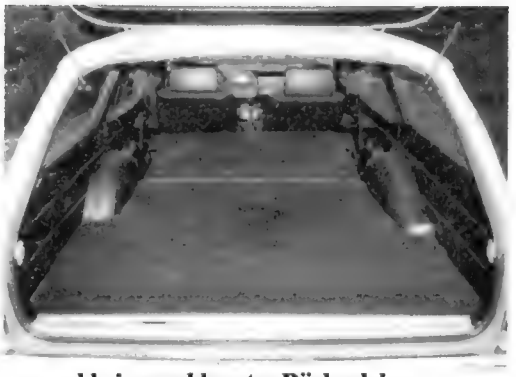
Scirocco. Das Sport-Coupé von VW.

Test Ford Granada 2.6 GLS Turnier

Das erfreuliche Komfortverhalten ergänzt die guten Allroundeigenschaften des GLS Turnier wirkungsvoll. Darüberhinaus nimmt dieses Auto zwischen den typisch europäischen und den deutlich größeren amerikanischen Kombis im derzeitigen Angebot eine Sonderstellung ein, für die sich nicht nur auf dem deutschen Markt eine Lücke auftut.

Helmut Eicker

Gepäckraum im Normalformat . . .



. . . und bei umgeklappter Rückenlehne

Technische Daten und Meßwerte

MOTOR

Sechszylinder-Viertakt-V 60°-Motor, Bohrung x Hub 90,0 x 66,8 mm, Hubraum 2520 cm³, Verdichtungsverhältnis 8,75 : 1, Leistung 92 kW (125 PS) bei 5000/min, spezifische Leistung 36,5 kW/l (49,6 PS/l), maximales Drehmoment 201 Nm (20,5 mkg) bei 3500/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (5000/min) 11,1 m/s, bei 100 km/h im IV. Gang (entsprechende Drehzahl 3000/min) 6,7 m/s, vierfach gelagerte Kurbelwelle, zentrale Nockenwelle, Antrieb über Zahnräder, Wasserkühlung, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, Ölinhalt Motor 4,25 Liter, 1 Solex Doppel-Fallstromvergaser, mechanische Benzinpumpe, 62 Liter-Tank im Heck, Batterie 12 V 55 Ah, Drehstromlichtmaschine 490 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Hinterrad-Antrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Viergang-Getriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,16 (10,90), II. 1,94 (6,69), III. 1,41 (4,86), IV. 1,0 (3,45), R. 3,35 (11,56), Achsantrieb 3,45.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern, Schraubenfedern, Zugstreben, Querstabilisator und Bilstein-Gasdruckstoßdämpfern, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern, Schraubenfedern und Bilstein-Gasdruckstoßdämpfern, Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung, hydraulische Zweikreis-Bremsanlage, Bremskraftverstärker, vorn selbstnachstellende, innenbelüftete Scheibenbremsen, hinten selbstnachstellende Trommelbremsen, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 6 J x 14, Gürtelreifen Uniroyal Rallye 240 195/70 HR 14.

ABMESSUNGEN

Radstand 2769 mm, Spur 1511/1537 mm, Außenmaße 4696 x 1791 x 1437 mm, Innenbreite vorn 1445 mm, hinten 1440 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 910 mm, hinten 895 mm, Sitztiefe vorn 480 mm, hinten 510 mm, Knieraum hinten 190–310 mm, Wendekreis links 11,4 m, rechts 11,3 m, 3½ Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag, Kofferraumvolumen nach auto motor und sport-Norm 528 l, bei umgeklappter Rücksitzlehne 724 l.

GEWICHTE

Leergewicht (vollgetankt) 1450 kg, davon Vorderachse 715 kg, Hinterachse 735 kg, Gewichtsverteilung 49,3 : 50,7, zulässiges Gesamtgewicht 2000 kg, Zuladung 550 kg, Personenindexzahl 6,4, Anhängelast gebremst 1020 kg, ungebremst 700 kg, Leistungsgewicht (vollgetankt) 63,4 kW/t (11,6 kg/PS), bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 51,4 kW/t (14,3 kg/PS).

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	174,8 km/h
(entsprechende Drehzahl 5200/min)	

Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)

0– 40 km/h	3,1 s
0– 60 km/h	5,8 s
0– 80 km/h	8,9 s
0–100 km/h	14,1 s
0–120 km/h	20,5 s
0–140 km/h	33,8 s
1 km mit stehendem Start	35,7 s

Elastizität (Beschleunigung ab 40 km/h im IV. Gang)

40– 60 km/h	6,6 s
40– 80 km/h	13,2 s
40–100 km/h	20,2 s
40–120 km/h	28,5 s
40–140 km/h	40,2 s
1 km ab 40 km/h	38,5 s

Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang	bis 58 km/h
II. Gang	9– 92 km/h
III. Gang	17–127 km/h
IV. Gang	26–181 km/h*

* theoretischer Wert

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand	49 Phon (dBA)
Bei 50 km/h	62 Phon (dBA)
Bei 80 km/h	67 Phon (dBA)
Bei 100 km/h	71 Phon (dBA)
Bei 120 km/h	74 Phon (dBA)
Bei 140 km/h	76 Phon (dBA)
Bei 160 km/h	78 Phon (dBA)

VERBRAUCH

Testverbrauch (Super) . . 15,8 l/100 km

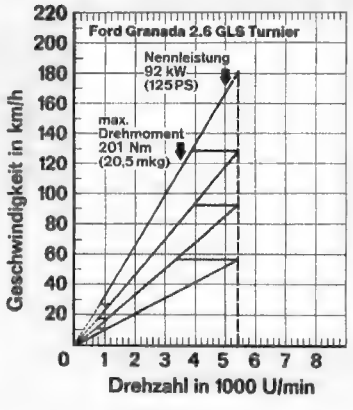
WARTUNG

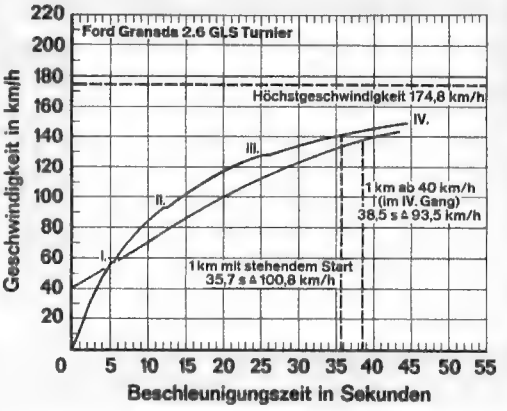
Inspektion und Ölwechsel alle 10 000 km

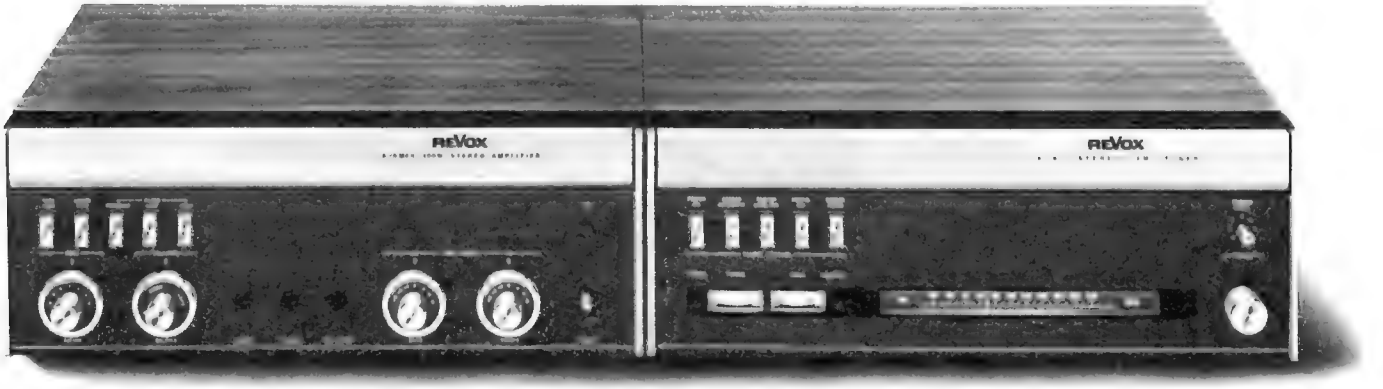
RICHTPREIS

Ford Granada 2.6 GLS Turnier DM 20925,–

Hersteller: Ford-Werke AG, 5 Köln-Deutz.







Musikgenuss beginnt dort, wo HiFi-Geräte Revox-Standard erreichen

Wir bauen ein begrenztes Programm hochwertiger HiFi-Geräte. Durch diese selbst auferlegte Beschränkung konnten wir uns besonders der konsequenten Verfeinerung der Details zuwenden und jene Perfektion erreichen, die den Namen REVOX zum Begriff machte.

Es gibt immer mehr Leute, die sich gleich für dieses HiFi-System der REVOX-Klasse entscheiden. Sie kaufen nur einmal. Aber dann das Richtige.

Zusammen mit der Tonbandmaschine A 77 und den REVOX-Lautsprechern bilden Tuner A 76 und Verstärker A 78 die Stereoanlage ohne Kompromisse.

Tuner A 76: Optimale Verzerrungsfreiheit, Stabilität und Empfangsleistung. 4fach-Drehko-Abstimmung. Selektion und Verstärkung völlig getrennt. Hervorragende Störunterdrückung. Optimale Kanaltrennung. Präzise Abstimmhilfen.

Verstärker A 78: Geringste Klirr- und Intermodulationsverzerrungen. Belastungssichere, elektronisch geschützte Endstufen. Professionelle Stufenklangregler. Schaltbare Filter für Höhen, Tiefen und Präsenz.

STUDER REVOX

Deutschland:
WILLI STUDER GmbH,
7827 Löffingen
Schweiz:
REVOX ELA AG,
8105 Regensdorf ZH
Österreich:
REVOX EMT GmbH,
1170 Wien, Rupertusplatz 1

115–7678

Mit diesem Coupon erhalten Sie Unterlagen über das REVOX-Programm

Name

Straße

PLZ, Ort

Immer feste druff?

Einfahren – wichtiger Abschnitt im Leben eines Autos.

Von Helmut Eicker

Wer früher vom Verkäufer die Schlüssel für sein neues Auto übernahm, dem blieb der Wermutstropfen nicht erspart, sich gewissenhaft an die sorgfältig ausgeklügelten Einfahrvorschriften zu halten. Denn neben dem Risiko des Garantieverlusts drohte bei Mißachtung der gebotenen schonenden Behandlung tatsächlich nur zu oft ein kapitaler Motorschaden, noch ehe die Freude am Fahren so recht begonnen hatte.

Bekanntlich sollten beim Einfahren die unvermeidlichen, für das Auge kaum wahrnehmbaren Unebenheiten der aufeinandergleitenden Metallflächen möglichst behutsam geglättet werden und Kolben und Zylinder unter Betriebsbedingungen ihre endgültige geometrische Form finden.

Einfahren früher: lebenswichtig für den Motor

Wie ernst es die Hersteller mit dem Einfahren damals meinten, beweist nicht zuletzt der Umstand, daß fabrikneue Autos durchweg mit plombierten Vergasern ausgeliefert wurden. Mit dieser Plombe war eine Vorrichtung gesichert, die nur ein begrenztes Öffnen der Drosselklappe und damit nur eine teilweise Auslastung des Motors zuließ.

Daß Manipulationen an der Plombierung zum Verlust der Werksgarantie führten, versteht sich angesichts der Bedeutung des Einfahrens für die spätere einwandfreie Funktion des Autos fast von selbst.

Solcherart gegängelt konnten sich die Autofahrer noch bis in die fünfziger Jahre gewissermaßen als Beauftragte des Herstellers fühlen, denen die wichtige Aufgabe oblag, Motor und Antrieb in des Wortes wahrster Bedeutung den letzten Schliff zu geben.

Vollgasfahren mit einem brandneuen Auto schadet dem Motor immer

Daß ihnen diese mühselige, oft bis zu 5000 Kilometer dauernde Prozedur vom übrigen fahrenden Volk nicht etwa als mangelnde Forschheit ausgelegt würde, dafür sorgten aufklärende Hinweise an der Heckscheibe. Schriftzüge wie „Plombiert" oder „Wird eingefahren" signalisierten insbesondere auch den Marken-Gegnern, daß der Fahrer im Hinblick auf spätere volle Leistungsfähigkeit seines Gefährts sich jetzt nur mit einem Bruchteil des vorhandenen Potentials begnügte.

Als ausgesprochenes Vergnügen konnte das Einfahren eines neuen Autos freilich kaum gewertet werden. Denn noch im Jahre 1950 mußte sich beispielsweise der stolze Besitzer eines Opel Kapitän während der ersten 500 km im großen Gang mit 40 bis 60 km/h bescheiden, und auch die 50 bis 70 bzw. 60 bis 80 km/h während der folgenden 2000 Kilometer erforderten speziell bei einem solchen Auto ein hohes Maß an Disziplin und Zurückhaltung. ▷

F.W. GROSSER

Die verblüffende Idee:

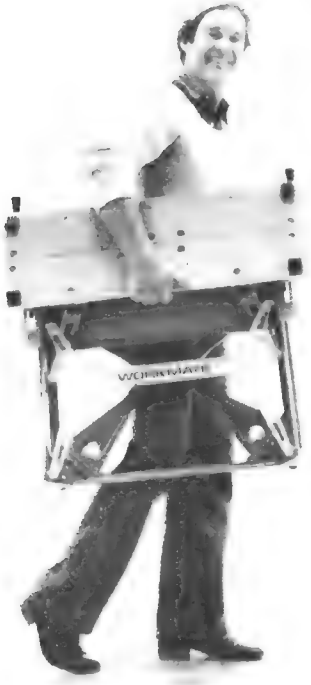
Die zusammenklappbare, tragbare Werkbank. Riesenschraubstock, Sägebock, Hobelbank. Alles in einem.

~~DM 269,-~~
Unverbindliche Preisempfehlung

Preissenkung DM 219,-
Unverbindliche Preisempfehlung
Sie sparen DM 50,-

1 Jahr Vollgarantie

Allzweck-Werkbank Workmate®



Die Allzweck-Werkbank Workmate® verblüfft, weil sie so vielseitig ist. So handlich, leicht und trotzdem so arbeitsstabil.

Sie ist aus härtestem Stahl und Druckgußaluminium gebaut. Mit 36facher Verstrebung: also absolut verwindungssteif.

Die Allzweck-Werkbank Workmate® trägt mehr als ¼ Tonne. Dabei ist sie ein Leichtgewicht von 14 Kilo. Deshalb leicht zu transportieren und überall einsetzbar. In Haus, Garten und Hof.

2 Arbeitshöhen sind einstellbar: 61 cm und 82 cm. Zusammengeklappt ist sie klein wie ein Koffer: 19 x 73,5 x 74 cm. So paßt sie in jeden Kofferraum, jede Abstellkammer und jede Nische.

Sicheres Einspannen von Türen, Fensterrahmen, Balken, Rohren und anderen großen Teilen für eine leichte Bearbeitung.

Praktisches Bearbeiten von Rohren aufgrund spezieller Nuten (Prismen) für senkrechte und waagerechte Einspannmöglichkeiten.

Müheloses Sägen zwischen den Spannbacken durch eine stabilisierende Auflagefläche.

Black & Decker®

Einfahren

Aber nicht nur Geschwindigkeiten und Drehzahlen waren damals streng reglementiert. Auch die Motorschmierung unterlag während der Einfahrzeit besonderen Bestimmungen: Dünnflüssige „Einfahröle", die häufig zu wechseln waren, sollten das Motorinnere von Metallabrieb, Bearbeitungsspänen und Formsandresten möglichst rasch säubern.

Welche Bedeutung gerade diesem Punkt beizumessen war, geht daraus hervor, daß entscheidende Einfahrerleichterungen von der Ölseite her ausgelöst wurden.

Im Bemühen, seinen Kunden die lästige und zeitraubende Einfahrprozedur zu ersparen, hatte Opel 1951 in der Produktion eine wichtige Änderung ein-

Vereinfacht die Prozedur: das Öl

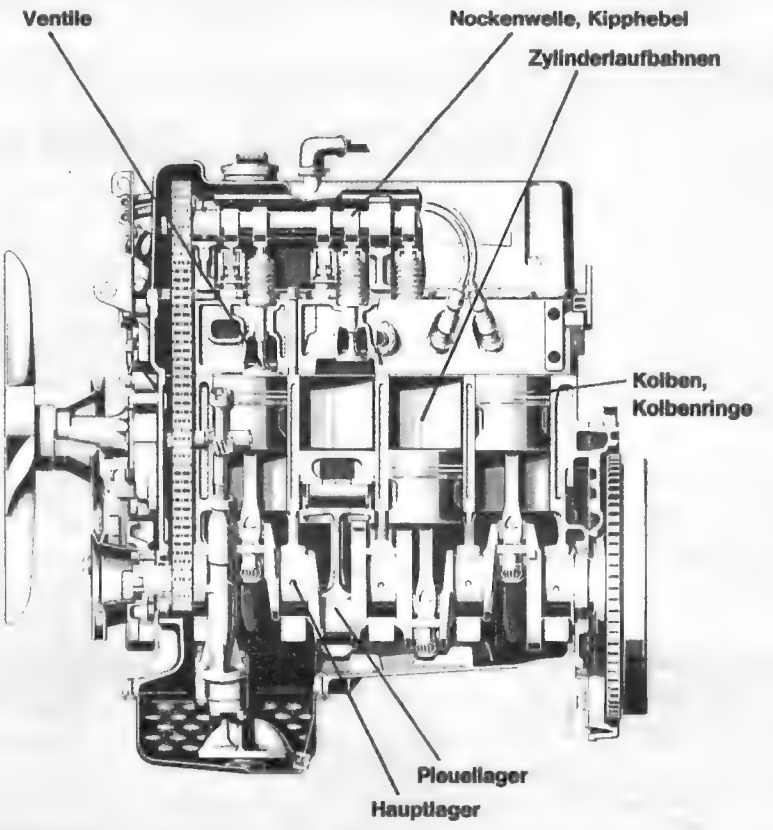
geführt: Die Motoren liefen nach der Fertigmontage nicht mehr mit ihrer eigenen Ölfüllung, sondern sie wurden während des etwa halbstündigen Probelaufs an ein umfangreiches Ölspülsystem angeschlossen. Dabei wurde der Motor von kontinuierlich gefiltertem, auf 80° C vorgewärmtem Öl durchspült, das ihm mit einem Druck von acht atü zugeführt wurde und das ihn gründlich von seinen Fertigungsrückständen befreite.

Ausgedehnte Versuche hatten ergeben, daß solcherart eingelaufene – oder besser: gereinigte – Motoren bedenkenlos ohne einschränkende Vorschriften oder Plombierung in Kundenhand gegeben und voll beansprucht werden konnten.

Diesem verkaufsfördernden Opel-Schritt schlossen sich nach und nach alle Hersteller an, wenngleich nicht überall das Einfahren ausdrücklich als überflüssig dargestellt wurde. Vielfach wurden die früheren strengen „Vorschriften" lediglich in wohlgemeinte „Empfehlungen" umgemünzt, wobei es niemals an dem Hinweis über die Wichtigkeit der ersten ein- bis zweitausend Kilometer für die spätere Leistungsfähigkeit, Zuverlässigkeit und Sparsamkeit des Motors fehlte.

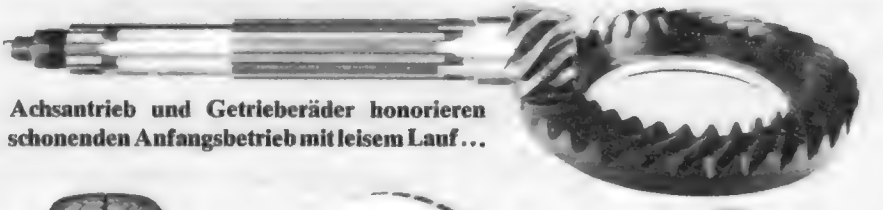
Aber natürlich wurde die großzügige Handhabung des Einfahrproblems nicht nur durch bessere Reinigungsverfahren

Welche Motorenteile müssen einlaufen?



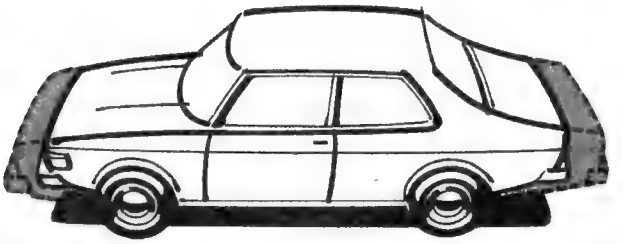
Ebenso wie beim „Setzen" der Ein- und Auslaßventile erfolgt auch zwischen Nockenbahnen und Kipphebeln ein verhältnismäßig rascher Anpassungsprozeß. Kolben, Zylinder und speziell die oberen Kolbenringe erreichen dagegen erst nach längerer Laufzeit ihre optimale Funktionsfähigkeit. Weniger anspruchsvoll sind in diesem Punkt nicht zuletzt dank guter Ölversorgung die hochbeanspruchten Lager des Kurbeltriebs.

Was sonst noch einläuft



Achsantrieb und Getrieberäder honorieren schonenden Anfangsbetrieb mit leisem Lauf ...

... Reifen und Bremsen mit erhöhter Griffigkeit



Meinung:

„Für das Geld, das ein Saab 99 kostet, könnte man schon ein sehr viel größeres Auto kaufen."

Unbestritten ist:

Die Größe einer Karosserie sagt noch nichts aus über die Sicherheit, die sie bietet oder über den Raum, den sie enthält. Sie sagt auch nichts aus über den Fahrkomfort und die Ausstattung. Aber erst an diesen Qualitäten werden Automobile gemessen.

Mit einem Saab 99 erhalten Sie ein hochwertiges, komfortables Sicherheitsauto. Ein Auto voller Ideen und Saab-typischer Lösungen. Mit dem Innenraum eines großen Reisewagens, aber vernünftigen Außenmaßen. Mit kraftvollen und besonders wirtschaftlichen 2 Liter Triebwerken von 100, 108 oder 118 PS/DIN.

Fahren Sie den Saab 99 mal vergleichsweise zur Probe, um zu erleben, was das Vergnügen ausmacht ihn zu fahren – und ihn zu besitzen.

SAAB Deutschland GmbH, 6000 Frankfurt/Main 56 (Niedereschbach), Berner Straße 89, Tel. 0611/5 07 10 28

SAAB

Viel Vernunft und viel Vergnügen

SAAB Deutschland GmbH
6 Frankfurt/Main 56, Berner Straße 89
Bitte senden Sie mir Unterlagen über den Saab 99.

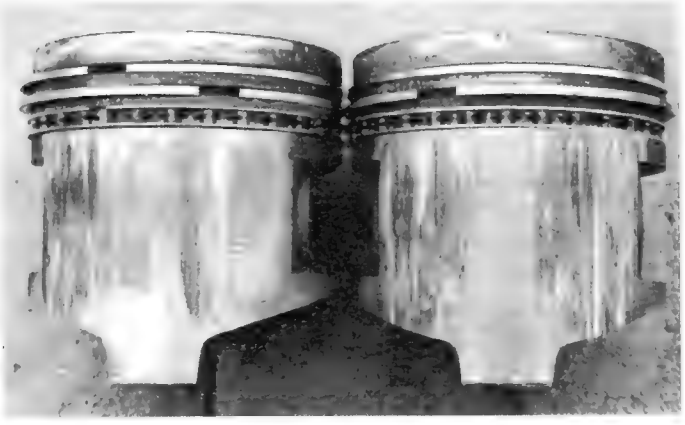
Name

Anschrift

AMS 76/9

Einfahren

oder, wie bei Opel, durch das neu eingeführte Ölspülsystem ermöglicht. Unerläßliche Voraussetzungen waren Fortschritte in den Bearbeitungsverfahren, die sehr viel feinere Oberflächen und engere Maß-Toleranzen gewährleisteten. Neue Erkenntnisse in der Material- und Verfahrenstechnik brachten außerdem günstigere Werkstoffpaarungen, und schließlich trugen Qualitätsverbesserungen bei Schmierölen und Filtersystemen ihren Teil bei.



Klemmende Kolben und fressende Ringe gehören bei modernen Großserienmotoren zwar zu den seltenen Ausnahmen, sind aber bei unvernünftiger Behandlung speziell der neuen Maschine auch nicht hundertprozentig auszuschließen.

Philips MFB... daß große HiFi-Boxen so klein sein können – und neue Anlagen-Konzepte so traumhaft schön!

Philips MFB - bekannt als „Riesen-Box im Mini-Format." Aus kleinstem Gehäuse ein Maximum an Klangvolumen - durch integrierte Leistungselektronik. Und eine unübertroffene Klang-Qualität besonders in den tiefsten Bässen - durch das exclusive Philips MFB-System: Motional Feed-Back. Klang-Verzerrungen werden durch das MFB-System registriert, analysiert und verzögerungsfrei korrigiert.

● Maßgeschneidert zum MFB-Boxen-Programm ein neues HiFi-Anlagen-Konzept ● Variable Ausgangsleistung, bestimmt durch Art und Anzahl der angeschlossenen MFB-Boxen (2 x 30 W Sinus mit MFB 541, 2 x 60 W Sinus mit MFB 544) ● Beliebige Vergrößerung der Ausgangsleistung - durch Zuschalten weiterer MFB-Boxen

Und ... falls die Leistung Ihrer HiFi-Anlage nicht mehr ausreicht, schließen Sie doch einmal die aktiven Philips MFB-Boxen an. Genießen Sie ein ganz neues HiFi-Erlebnis! Fragen Sie Ihren Fachhändler!

Philips MFB - die sensationelle Klang-Dimension

Auf Postkarte kleben und einsenden an Philips GmbH, Bereich Rundfunk, Postfach 10 14 20, 2000 Hamburg 1. Dann erhalten Sie kostenlos detaillierte Informationen.

AT 9/76

PHILIPS

PHILIPS

Auch moderne Motoren laufen ein

Darüberhinaus wurde die Situation durch die natürliche Weiterentwicklung des Verbrennungsmotors – insbesondere in thermischer und kühlungstechnischer Hinsicht – begünstigt, obwohl die ständigen Leistungs- und Drehzahlanhebungen die Einlaufbedingungen prinzipiell eher erschwerten.

Können nun moderne Großserientriebwerke von Anfang an bedenkenlos voll beansprucht werden, oder vollzieht sich auch bei ihnen trotz aller Fortschritte noch ein Einlaufvorgang, der optimale Arbeitsbedingungen erst nach einer gewissen Zeit schafft?

Ziemlich sicher ist, daß brandneue Motoren Höchstbeanspruchung ab der ersten Stunde nur in den seltensten Fällen mit einem ernsthaften Schaden quittieren. Ebenso sicher ist aber auch, daß diese Höchstleistung noch keinesfalls das Optimum dessen darstellt, was der Motor nach einigen Tausend Kilometern zu leisten imstande ist.

Mit anderen Worten: Auch bei unseren heutigen Motoren vollzieht sich naturgemäß ein Einlaufvorgang, bei dem sich die zugehörigen Teile im direkten Zusammenspiel anpassen und glätten. Nur sind diese Teile von Haus aus schon so beschaffen, daß unvernünftiger Umgang mit dem Gaspedal nur unter ungünstigen Umständen einen Schaden hervorrufen kann.

Dessenungeachtet entsteht ihre optimale Oberfläche aber erst nach und nach, was sich auch ohne Zerlegen der Maschine leicht beobachten läßt: Durch

Bei Inbetriebnahme des Wagens bedarf es keiner besonderen Vorsichtsmassnahmen, er kann sofort voll ausgefahren werden.
Für die ersten 1500 bis 2000 km wird jedoch empfohlen, die weiter unten angegebenen Ratschläge zu beachten, die zur gleichmässigen und allmählichen Anpassung der Fahrzeugmechanik, im besonderen des Motors und der Getriebe-Differentialeinheit, an anspruchsvolle Betriebsbedingungen von Vorteil sind:

Bei Kaltstart

- Starter sobald als möglich ausschalten,
- vor Anfahren des Wagens, Motor einige Minuten leerlaufen lassen.

Ermutigt zu forscher Gangart: Alfasud-Betriebsanleitung

empfehlungen geben oder – wie im Falle des Alfasud – sogar ausdrücklich darauf hinweisen, daß keine besonderen Vorsichtsmaßnahmen nötig seien.

Inzwischen hat sich nämlich die Erkenntnis durchgesetzt, daß eine zügige, schaltfreudige Fahrweise mit häufig wechselnden Geschwindigkeiten den Einlaufprozeß auf vorteilhafte Weise beeinflußt. Denn nur so wird die wichtige Bedingung erfüllt, daß sich das Einlaufen bei jenen Temperaturen und Drücken abspielt, die auch im späteren regulären Betrieb auftreten und für die

MFB-Tonmeister 743 TS
mit 2 Philips MFB-Boxen
541 ELECTRONIC-MFB • 2 x 30 W Sinus
4 Wellenbereiche • 5 UKW-Stationstasten

die Verringerung der Reibung hauptsächlich an Kolben, Zylindern und Lagern, sowie aus der besseren Abdichtung von Kolbenringen und Ventilen ergibt sich durch das Einlaufen ein Leistungszuwachs, der die zuvor steif und ungelenk wirkende Maschine zunehmend „freier" und leichtgängiger erscheinen läßt.

Fortschreitende Einlaufqualität zeigt sich auch daran, daß neue Motoren stets mehr Kraftstoff und Öl konsumieren als bereits länger gelaufene Exemplare, und daß sich der Ölverbrauch meist erst nach 6000 bis 8000 Kilometern stabilisiert. Auch die Leerlaufdrehzahl ändert sich mit fortschreitendem Einlaufzustand: Sie steigt wegen der abnehmenden Reibung an und muß entsprechend nachreguliert werden.

Die vernünftige Methode

Wegen dieser Zusammenhänge braucht den Herstellern nun freilich nicht Leichtfertigkeit vorgeworfen zu werden, wenn sie in ihren Betriebsanleitungen bekanntlich nur noch recht milde Einfahr- die einzelnen Teile ihre optimale Form annehmen sollen.

Eine zu verhaltene Fahrweise würde dagegen auch bei fortgeschrittener Fahrstrecke zu einem unvollständigen Abtragen der Unebenheiten bei den aufeinandergleitenden Metallteilen und damit zu einem insgesamt unbefriedigenden Ergebnis führen. Bei allzu behutsam gefahrenen Motoren kann es deshalb durchaus passieren, daß es trotz angemessener Einlaufzeit bei der ersten längeren Voll-Beanspruchung zu Schäden kommt. ▷

Bei einem Platten bleiben Sie liegen. Und zwar 2 Minuten.

Länger dauert keine Reifenreparatur einschl. Aufpumpen

mit Reifen-Pilot 77

Und so wird's gemacht: **Reifen-Pilot 77** an das Ventil des lecken Reifens anschließen - Sprühkopf drücken - fertig. Sofort losfahren, so 10 bis 20 km und dann an der nächsten Tankstelle den Reifendruck regulieren lassen. Einfacher geht's nicht. Sauberer auch nicht.

Reifen-Pilot 77 gibt es für kleine und große Pkw-Reifen in Ihrer Tankstelle, in der Werkstatt und im Kfz-Zubehörhandel. Bezugsquellennachweis: Start-Pilot, 479 Paderborn, Postfach 2470

89% aller Reparaturkosten: Lack- und Karosserie-Schäden. Halbieren Sie diese Kosten. Machen Sie Lackreparaturen selber!

Mit DUPLI-COLOR®

Mit DUPLI-COLOR ist das problemlos einfach. Sie erhalten den Wert Ihres Autos. Sie können es länger fahren und außerdem Geld sparen.

DUPLI-COLOR Acryl ›Auto-Spray‹. Dauerhaft wie eingebrannt, minutenschnell trocken, kratzfest, polierbar, glanzbeständig. Kein Vergilben, kein Ausbleichen.

DUPLI-COLOR Acryl ›Tupflack‹. Kratzer und Schäden an den Türkanten einfach wegtupfen.

DC Acryl ›Auto-Spray‹ und DC Acryl ›Tupflack‹ erhalten Sie farbtongenau auch für Ihren Wagen. DUPLI-COLOR: 2000 Autofarbtöne.

Reparieren Sie den Lack Ihres Autos selbst.

Dann wird man bald sagen:

Jetzt strahlt es wieder – dauerhaft, Acryllack hält.

DUPLI-COLOR in guten Fachgeschäften und Fachabteilungen für Farben und Autozubehör überall in Europa. Dort bekommen Sie auch gegen Schutzgebühr das Büchlein ›Die Technik der Lackreparatur‹.

Coupon: DUPLI-COLOR D 6954 Haßmersheim

Senden Sie mir das Büchlein „Die Technik der Lackreparatur für Autofahrer und Heimwerker", gegen Schutzgebühr DM 2,50 in Briefmarken

Name: ____

Ort: ____ Straße ____

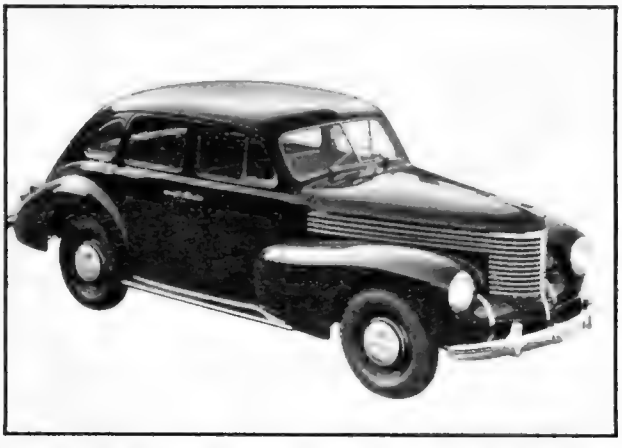
Einfahren

Andererseits sollten Spitzendrehzahlen und Vollgasfahrten tunlichst vermieden werden, um örtliche Überhitzungserscheinungen zu vermeiden, die womöglich zu einem Kolbenklemmer oder einem Lagerschaden führen könnten. Die Notlaufeigenschaften, die bei den kritischen Teilen wie Kolben und Lagern durch einen hauchdünnen, bleiartigen Überzug erzielt werden, können sich anbahnende Schäden naturgemäß nur kurzfristig aufhalten und nur bei rechtzeitig verringerter Motorbelastung wirklich verhüten. Auch muß berücksichtigt werden, daß neue Motoren wegen der größeren Reibung mit höheren Öl- und Wassertemperaturen laufen.

Vorteilhaft wirkt sich die gefühlvolle, wechselnde Fahrweise aber nicht nur für den neuen oder überholten Motor aus, sondern auch Getriebe, Achsantrieb, Bremsen und die Reifen profitieren davon. Werden daneben während der Einfahrzeit die werksseitig verordneten Öl- und Filterwechsel gewissenhaft durchgeführt und dem neuen Auto Gewaltakte durch Überladung oder Anhängerbetrieb erspart, so sind in der Regel alle Voraussetzungen für ein langes Auto-Leben erfüllt.

So streng waren früher die Bräuche

Opel Kapitän 1950



Sechszylinder-Reihenmotor, Hubraum 2473 cm³, Leistung 55 PS bei 3500/min, Höchstgeschwindigkeit 126 km/h.

WAGEN VORSICHTIG EINFAHREN!

FAHRGESCHWINDIGKEITEN FÜR DEN DIREKTEN GANG:

WÄHREND DER ERSTEN 500 km **WECHSELND IM** BEREICH VON 40—60 km/Std.
WÄHREND DER FOLGENDEN 1000 km **WECHSELND IM** BEREICH VON 50—70 km/Std.
WÄHREND DER FOLGENDEN 1000 km **WECHSELND IM** BEREICH VON 60—80 km/Std.

FAHRGESCHWINDIGKEITEN FÜR DIE NIEDEREN GÄNGE:

WÄHREND DER ERSTEN 500 km IM **2. GANG** NICHT ÜBER 30 km/Std.
WÄHREND DER ERSTEN 500 km IM **1. GANG** NICHT ÜBER 15 km/Std.
WÄHREND DER FOLGENDEN 1000 km IM **2. GANG** NICHT ÜBER 40 km/Std.
WÄHREND DER FOLGENDEN 1000 km IM **1. GANG** NICHT ÜBER 20 km/Std.

ERSTER ÖLWECHSEL NACH **500 km**
ZWEITER ÖLWECHSEL NACH **1500 km**
DRITTER ÖLWECHSEL NACH **3000 km**

ADAM OPEL AG., RÜSSELSHEIM AM MAIN

VW Standard-Modell 1946

Vierzylinder-Boxermotor, Hubraum 1131 cm³, Leistung 25 PS bei 3300/min, Höchstgeschwindigkeit 105 km/h.

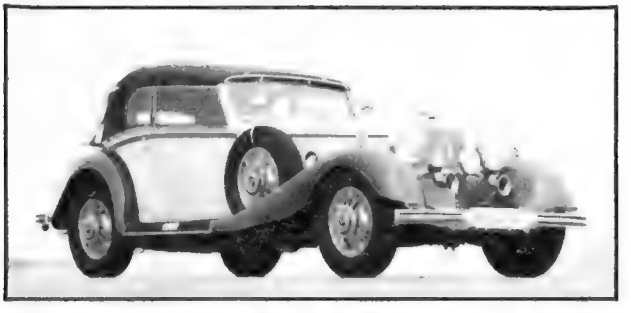
Einfahrgeschwindigkeiten:

Die nachstehend angeführten Geschwindigkeiten dürfen innerhalb der ersten 1500 km nicht überschritten werden. **Der Motor ist nicht gedrosselt.**

Typ 11

Gang	1	2	3	4	Entfernung
km/Std.	11	19	32	50	1— 500 km
km/Std.	14	25	41	65	501—1000 km
km/Std.	18	31	51	80	1001—1500 km

Mercedes-Benz 500 K 1935



Achtzylinder-Reihenmotor mit Kompressor, Hubraum 5019 cm³, Leistung 160 PS bei 3600/min, Höchstgeschwindigkeit 160 km/h.

---

13. Fahrbetrieb

Für die **Lebensdauer, Betriebssicherheit** und **Wirtschaftlichkeit** des Wagens ist eine **Einlaufstrecke** von **2000 km** bei gedrosselter Leistung des Motors von wesentlicher Bedeutung. **Deshalb soll**

während der ersten 2000 km
im dritten Gang nicht über 70 km,
im Schongang nicht über 100 km

gefahren werden; der Kompressor ist nur kurzzeitig einzuschalten.

Von 2000 bis 4000 km

kann die Geschwindigkeit gesteigert werden, jedoch schalte man den Kompressor in dieser Fahrzone nicht länger als 2 Minuten ein.

Vor dem Anlassen des Motors Schloß an der Lenksäule durch den Schlüssel entsichern!

Johnson-4-PS Leicht an Gewicht - in der Leistung gewichtig

Leicht und einfach
Der leichteste 4-PS-Motor weltweit.
15 kg kann jeder tragen.
Die einfache Bauart verhindert Pannen und macht die Pflege kinder„leicht".

Mit den Eigenschaften eines Großen
Der JOHNSON-4-PS ist großartig konstruiert, um Ihnen alles zu geben, was Sie von einem Kompaktmotor wünschen.
2 Zylinder — daher vibrationsfrei und ruhig
Natürlich Ansaug- und Auspuffdämpfung
Voller Schub — vorwärts und rückwärts
Springt sofort an
Krautabweisender Kunststoffpropeller
Volle Wasserkühlung
Eingebauter Tank und auf Wunsch größerer Zusatztank
Besuchen Sie einen JOHNSON-Fachhändler: Er zeigt Ihnen, welche Vorteile JOHNSON Ihnen bietet — und auch Sie sind überzeugt von JOHNSON.

Johnson
Der Meistgekaufte weltweit!
Im 3. Jahrzehnt importiert und betreut von
Ernst O. Hesse · 4006 Erkrath
Otto-Hahn-Straße 2 · Telefon (0211) 2509-1 · Telex 8586603

Bei REGEN

Einfach auf die Autoscheiben auftragen. Regentropfen rollen durch den Fahrtwind sofort ab. Selbst bei stärkstem Regen haben Sie immer klare Sicht. Für Autobahn- und Landstraßenfahrten einfach ideal.

Probieren Sie es aus, die Wirkung wird Sie verblüffen!

Sicher fahren in Regen und Schnee.

weyer

4 Düsseldorf 32, Abt. 14
Erhältlich im Fachhandel, in Kaufhäusern, insbesondere Kaufhof, Neckermann, Quelle, Woolworth, und bei Ihrer Tankstelle, z. B. Esso.

Vertrieb Schweiz: Eschler-Urania, Zürich
Vertrieb Österreich: Anker, Wien
Birner, Wien · Neuruhrer & Gruber, Wien
Touring-Club

Im Namen des Volkes

Verkehrsurteile deutscher Gerichte.

Unfall

An Aquaplaningunfällen trägt immer der Fahrer die Schuld.

Mit einer Geschwindigkeit von rund 120 km/h geriet ein Autofahrer am Ende eines Autobahngefälles in eine beträchtliche Wasseransammlung, die für einen schlagartigen Verlust des Fahrbahnkontakts sorgte. Die Folge: Das Auto vollführte einen Dreher und landete in der Leitplanke.

Vor das Oberlandesgericht Düsseldorf zitiert, wollte der Bruchpilot nichts von eigener Schuld hören. Er erklärte, mit einer derart tiefen Pfütze habe er nicht zu rechnen brauchen. Die Richter allerdings waren gänzlich anderer Meinung. Sie warfen ihm vor, er habe „eine der Grundregeln für einen geordneten und sicheren Verkehrsablauf verletzt", denn die Gefahren, die das Aufschwimmen der Reifen beherberge, seien wohl inzwischen allen Autofahrern hinreichend bekannt. Da der Angeklagte es versäumt habe, rechtzeitig die Geschwindigkeit zu reduzieren, obwohl an der betreffenden Stelle das Aquaplaning-Risiko offensichtlich sei, treffe ihn die alleinige Schuld an dem Unfall.

Oberlandesgericht Düsseldorf (2 Ss 648/74)

Versicherung

Bei unbewußtem Überfahren einer roten Ampel bleibt der Kaskoschutz erhalten.

Ärger mit den Versicherungsgesellschaften ist für viele Autofahrer nichts Neues. Wer einmal die Hilfe der Versicherung in Anspruch nehmen möchte, bekommt — vor allem, wenn es sich um einen Kaskoschaden handelt — nicht selten einen Brief, in dem der Versicherer erklärt, gerade für diesen Fall sei er nicht zuständig.

So erging es auch einem Polizisten, der bei Rot eine Ampel passiert und so einen Unfall verursacht hatte. Er erhielt die eingesandte Reparaturrechnung mit der Bemerkung zurück, daß die Versicherung durch grobe Fahrlässigkeit verursachte Schäden nicht bezahlen könne.

Das Kammergericht Berlin stellte sich jedoch auf die Seite des Ordnungshüters. In der Urteilsbegründung hieß es, allein der Umstand, daß ein Autofahrer das Rotlicht überfahren habe, rechtfertige es noch nicht, von einem schuldhaften oder gar grob fahrlässigen Verhalten zu sprechen, da so etwas durchaus einmal versehentlich passieren könne. Grobe Fahrlässigkeit, die die Versicherung von ihrer Zahlungspflicht entbinde, liege erst dann vor, wenn ein Autofahrer die rote Ampel bewußt überfahren habe.

Kammergericht Berlin (6 U 1994/74)

Alkohol

Übertretungen des 0,8 Promille-Gesetzes verjähren erst nach einem Jahr.

Nicht allzu gravierende Verletzungen der Straßenverkehrsordnung ziehen normalerweise lediglich einen Bußgeldbescheid der Polizei und eine Belastung des Punktekontos in Flensburg nach sich. Lassen Polizei oder Gericht drei Monate nichts von sich hören, ist der Fall verjährt, und der betreffende Autofahrer kommt ungeschoren davon.

Schlechter sind die Aussichten für Fahrer, die mit einem Alkoholpegel zwischen 0,8 und 1,3 Promille ertappt werden, ohne einen Unfall verursacht zu haben: Derartige Sünden, die mit Fahrverbot und einer Geldbuße bis zu 3000 Mark geahndet werden, verjähren nach einem Urteil des Oberlandesgerichts Düsseldorf erst nach einem Jahr.

Oberlandesgericht Düsseldorf (1 Ss 625/74)

Mietwagen

Leihautos dürfen nicht zu lange gemietet werden.

Nach einem Unfall brachte ein Autofahrer seinen Wagen in die Werkstatt, um die entstandenen Schäden reparieren zu lassen, was nach dem Gutachten eines Sachverständigen acht bis zehn Tage dauern sollte. Weil der Werkstatt jedoch eine neue Tür fehlte und das Ersatzteil nicht gleich zu beschaffen war, blieb das Unfallauto rund drei Wochen im Reparaturbetrieb. Während dieser Zeit benutzte der Besitzer einen Mietwagen.

Als er die Mietwagenrechnung später der Versicherung präsentierte, weigerte sich diese, den vollen Mietpreis zu übernehmen. Das Amtsgericht Trier gab in der Streitsache dem Versicherer recht: Weil der Sachverständige die Reparaturdauer nur auf eine Woche geschätzt habe, hätte der Autofahrer nach Ablauf dieser Frist beim Reparaturbetrieb nachfragen müssen und – da der Schaden an der Tür nicht schwerwiegend war – sein Auto wieder benützen müssen.

Amtsgericht Trier (6 C 372/73)

Diese Polizei-Kamera hat aus einem Autofahrer beinahe einen Fußgänger gemacht.

München. – Der Autofahrer Norbert B. hält an einer Kreuzung an, weil die Ampel für seine Fahrtrichtung auf Rot überspringt. Sekunden später kommt von hinten ein Krankenwagen mit Blaulicht und Martinshorn, dem er nur dadurch den Weg freimachen kann, daß er ganz langsam in die Kreuzung einfährt. Dabei wird sein Fahrzeug, nicht aber der Einsatzwagen, von einer automatischen Polizei-Kamera fotografiert.

Wochen danach kommt der Bescheid ins Haus: 100 Mark Geldbuße und 3 Punkte in Flensburg. Weil Norbert B. aber schon ein paar Punkte in der Kartei hat, droht ihm der Entzug des Führerscheins. Ein erfahrener Anwalt kämpft um das Recht des Beschuldigten. Um die Kosten aber kümmert sich die D.A.S. Sie können bei einem derartigen Bußgeldbescheid über DM 100,– so hoch werden:

Kosten des Strafverfahrens	
Kosten für die Verteidigung incl. Gerichtskosten cirka	DM 400,–

Sie sehen: es zahlt sich aus, alles über den D.A.S.-Rechtsschutz zu wissen. Und auch wenn Sie längst D.A.S.-Mitglied sind, möchten wir Sie gern informieren: über das teuerste Recht, das wir je hatten. Und über den wertvollsten Rechtsschutz in der Geschichte der D.A.S. Lassen Sie sich beraten. Jetzt. Denn wer weiß, was morgen auf Sie zukommt.

DAS

Wir wollen, daß Sie Ihr Recht bekommen.

D.A.S. Prinzregentenstraße 14 8000 München 22

Unabhängigk

Der BMW 528 hat die außerordentliche Leistungsfähigkeit, das exzellente Fahrverhalten, die umfassende Sicherheit und den hochwertigen Komfort, der bei Automobilen internationaler Spitzenklasse zum Standard gehört. Was ihn davon unterscheidet, sind seine Beweglichkeit und Handlichkeit, die kompakten Abmessungen und die sachlich funktionale Linienführung.

Der BMW 528 ist damit wie kein anderes Automobil ebenso für

BMW 525, 528

Für Fahrer, die nicht anspruchsbetont, sondern betont anspruchsvoll sind. Kauf oder Leasing – für beides ist Ihr BMW Händler der richtige Partner. Ein Jahr Garantie ohne Kilometer-Begrenzung.

eits-Erklärung.

seine Konstrukteure wie für seine Fahrer der Ausdruck eines bemerkenswerten Luxus: den der eigenen Meinung.

Kompakter kann man internationale Spitzenklasse nicht kaufen.
Der BMW 528 bietet überlegenen Komfort und besondere Ausstattungskultur in einem neuen Format. Er besitzt das Sitz-, Sicht- und Bedienungssystem mit Höhen- und Neigungsverstellung des Fahrersitzes und axialer Lenkradverstellung, eine Servolenkung und ein schaumstoffummanteltes 4-Speichen-Sicherheitslenkrad, anatomisch perfekte Sitze mit hochwertigen Velours-/Cord-Polsterstoffen.
Und dazu das überlegene BMW Sicherheitssystem mit einer Vielzahl von Detailleistungen, die sich stufenweise in ihrer Wirkung ergänzen. Beispiel: die einzigartige Funktionseinheit von gesteuertem Vorderwagen-Knautschverhalten sowie Wirkung und Charakteristik des Rückhaltesystems.

BMW – Freude am Fahren

Jederzeit Sicherheit

GLORIA

Auto-Feuerlöscher

1 und 2 kg

- ☐ rasante, durchschlagende Löschwirkung
- ☐ blitzschnell einsatzbereit, Einhandbedienung
- ☐ unterbrechbarer Löschpulverstrahl
- ☐ prüfbar – mit Austauschbehälter
- ☐ mit KFZ-Halter und F-Plakette für die Heckscheibe

Regelmäßige Wartung der Gerate durch GLORIA-Verkaufs- und Kundendienststellen. Nachweis in den Branchenverzeichnissen der amtlichen Fernsprechbücher. Suchwort »Feuerlöscher«.

GLORIA-WERKE
H. Schulte-Frankenfeld KG
4724 Wadersloh
Tel.: (02523) 1061-1067
Telex 089424

KUONI

Linienflüge
Grands Prix'76

Mit Kuoni von allen deutschen Flughäfen zu den großen Ereignissen des Automobilsports. Beste Tribünenplätze sind bereits für Sie gesichert:

GP Monaco	ab DM 645,–
Indianapolis	DM 1.730,–*
GP Schweden	ab DM 760,–
GP Frankreich	ab DM 790,–
GP England	ab DM 530,–

(*Preis ab Luxemburg)

Verlangen Sie Prospekte in Ihrem Reisebüro oder direkt bei **Reise-Kuoni, Maximiliansplatz 23, 8000 München 2,** Tel. 089/22 06 05.

Urlaub mit Schweizer Qualität

ORIGINAL Pilotenhemd

Deutsches Markenfabrikat.
Seit 20 Jahren erprobt.
Baumwolle, polyesterverstärkt. Zwei Brusttaschen mit Patte und Quetschfalte. Linke Tasche mit dem unerläßlichen Piloten-Bleistiftschlitz. Schulterklappen. Bei Bestellung bitte Modell-Nr. und Kragenweite angeben.
B-113/B fliegerblau ..... **DM 44,50**
B-113/W weiß ..... **DM 44,50**
2 Stück nur DM 80,–! NN-Lieferung + Versandkosten. 14 Tage Rückgaberecht. Eilbestellungen: Telefon (0721) 73073 (Tag und Nacht).

Aviarichter · Pilotenbedarf
Am Wald 112 · 7500 Karlsruhe 31

Reifezeugnis

Ratschläge für Gebrauchtwagenkäufer: Renault 16.

Als der Renault 16 vor elf Jahren auf den Markt kam, stellte die mit schrägem Heck, großer Heckklappe und variablem Kofferraum fortschrittlich konzipierte Limousine eine Besonderheit im Mittelklasse-Angebot dar. Unbestreitbare Vorzüge, zu denen neben der vielseitig nutzbaren Karosserie auch ein überdurchschnittlicher Federungskomfort gehörte, verhalfen dem französischen Fronttriebler zu einem beachtlichen Verkaufserfolg, und auch heute noch gehört er zu den gut verkäuflichen Modellen im Renault-Programm.

Die lange Bauzeit hat für Gebrauchtwagenkäufer natürlich ihre Vorteile. Der R 16 kann als ausgereiftes, zuverlässiges Auto ohne gravierende Schwachpunkte gelten. Viel Ärger bereiteten in früheren Jahren lediglich die vorderen Antriebswellen, die oft schon nach 40 000 Kilometern verschlissen waren. Anfang der 70er Jahre ging Renault zu stärker dimensionierten Wellen über, deren Gelenke zudem erheblich besser gegen das Eindringen verschleißfördernder Schmutzpartikel geschützt waren; die Lebensdauer der Antriebswellen konnte dadurch spürbar verlängert werden. Über den Zustand der Gelenke kann sich der Gebrauchtwagenkäufer leicht informieren, indem er mit vollem Lenkeinschlag einen Kreis fährt. Ist dann ein Knacken zu hören, müssen die Wellen bald ausgetauscht werden (Preis pro Stück: rund 350 Mark).

Die anfangs ausgeprägte Rostanfälligkeit der Karosserie bekam Renault erst ziemlich spät in den Griff. 1969 erhielt der R 16 serienmäßig einen Unterbodenschutz, im März 1972 wurde zusätzlich die Hohlraumkonservierung eingeführt. Autos ab diesem Baujahr schneiden – was Korrosion an tragenden Teilen angeht – in den Statistiken des TÜV denn auch überdurchschnittlich gut ab, während bei älteren Modellen Vorsicht geboten ist. Ein Blick auf Türholme, Türschweller und Radläufe empfiehlt sich hier auf jeden Fall. Sehr häufig sind nach wie vor korrodierte Bremsleitungen – vor allem die hinteren werden oft vom TÜV beanstandet.

Die verschiedenen für den R 16 lieferbaren Motoren (bis 1969 war es ein 55 PS starker 1,5 Liter, später ein 1,6 Liter mit 65 PS; außerdem kamen 1968 der 83 PS-Renault 16 TS und 1973 der R 16 TX mit 93 PS und Fünfganggetriebe hinzu) haben eines gemeinsam: Sie sind anspruchslos und robust im Alltagsbetrieb, ihre durchschnittliche Lebenserwartung liegt bei etwa 130 000 Kilometern.

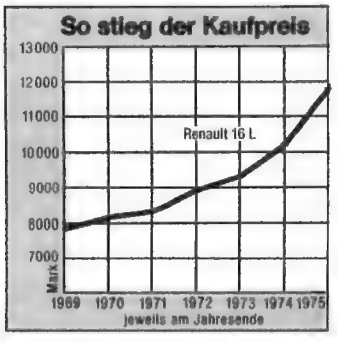
Die anfangs relativ häufig auftretenden Defekte an den Zylinder-Fußdichtungen kommen bei den ab 1970 produzierten Motoren kaum noch vor. Am Getriebe, einschließlich des Fünfgangaggregats des Renault 16 TX und der wahlweise lieferbaren Dreigangautomatik, sind ernsthafte Schäden gleichfalls nur sehr selten zu beobachten. *G. L.*

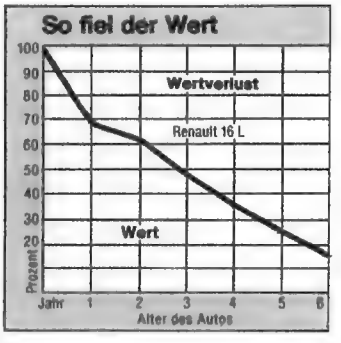
Nächste Beratung: VW 411/412

Das sind die häufigsten Mängel*

Mangel/Alter des Autos	2 Jahre	4 Jahre	6 Jahre
Rahmen: Korrosion an tragenden Teilen	0,1 (0,1)**	1,9 (1,5)	12,1 (6,6)
Rahmen: unsachgemäße Reparaturen	0,1 (0,1)	0,3 (0,3)	2,4 (1,4)
Radaufhängung vorn schadhaft	0,5 (0,8)	0,9 (3,4)	2,3 (4,3)
Antriebswellen: Manschetten schadhaft	0,2 (0,3)	0,5 (0,5)	0,8 (0,7)
Spiel in der Lenkung	0,1 (0,6)	0,2 (1,3)	1,3 (2,0)
Lenkgelenke ausgeschlagen	0,1 (0,6)	0,6 (1,8)	3,0 (3,3)
Handbremse: einseitige Wirkung	2,2 (6,3)	6,1 (8,7)	10,8 (11,1)
Vordere Bremsleitungen korrodiert	0,3 (0,6)	1,3 (2,9)	3,7 (6,7)
Hintere Bremsleitungen korrodiert	1,5 (1,1)	10,9 (4,7)	19,5 (9,0)
Scheinwerferreflektoren blind	1,5 (1,8)	4,7 (4,4)	8,9 (6,3)
Abgas: zu hoher CO-Anteil	5,5 (6,4)	7,2 (7,2)	—

* aus TÜV Auto Report '76; ** Angaben in Prozent (Durchschnittswerte in Klammern).





AUTOTRANSPORTER

z. B. 2000 kg ab DM 3330,– inkl. MwSt. **Pkw-Kastenanhänger, Bootsanhänger,** ein- und doppelachsig. Fertige Anhänger sowie Anhänger-Bauteile und vorgefertigte Fahrgestelle zum Selbstbau. Netto-Preise ab Werk. Verlangen Sie kostenloses Angebot mit allen Daten.

MOSEL + CO., Anhängerwerk
764 Kehl-Leutesheim 100, Tel. 0 78 53 / 2 27

Talbot-Spiegel mit den bildschönen international geschützten Breitsicht-Einsätzen „Talboval" (oval 150 x 96 mm) und „Talbosquare" (rechteckig 135 x 96 mm, siehe Bild) zeigen Ihnen

2 bis 3 Fahrspuren zugleich!

Das bedeutet: ruhiger und sicherer (weil totwinkelfreier) fahren in der Stadt und auf der Autobahn! Bezugsquellen und Prospekte vom Alleinhersteller Talbot + Co., 1 West-Berlin 62, Ebersstraße 80

DAS AKUSTIMUM

STE-RE-O

Hi-Fi-Qualität im Auto

Das ist PIONEERs Super-Auto-Stereo-Anlage. Das kombinierte Vollstereo-Autoradio-Kassettenabspielgerät für C-Kassetten mit MW/LW/UKW-Stereo-Empfangsteil KP-4300, dazu die sensationellen 20-W-Lautsprecher TS-160.

Die weltbekannte PIONEER-HiFi-Stereo-Technik ist die Basis für die hohe Qualität, die technische Perfektion und die imponierend vollendete Klangwiedergabe aller PIONEER-Auto-Stereo-Anlagen. Informieren Sie sich ausführlich über das große Gesamtprogramm.

PIONEER

Info-Coupon
Schicken Sie mir kostenlos den Sammelprospekt über das PIONEER-Auto-Stereo-Programm. Dieser Coupon berechtigt Sie zur Teilnahme an der Verlosung von original Autorennen-Starter-Flaggen. (Rechtsweg ausgeschlossen)

Name

Anschrift

PIONEER in Deutschland · C. Melchers & Co. · Schlachte 39/40 · 2800 Bremen 1

AMS/1/76

Fünfer-Rat

Ärger mit der Werkstatt: Schiedsstellen können helfen.

Bankkaufmann Hermann B., Capri-fahrer aus München, stellte sein Auto frühmorgens vor der noch verschlossenen Tür seiner Vertragswerkstatt ab und heftete einen Zettel an die Windschutzscheibe: „Auto bis heute abend TÜV-fertig machen, Bremsen ziehen einseitig." Bei der Probefahrt stellte der Meister fest, daß auch das Getriebe defekt war und baute ein Austauschaggregat ein.

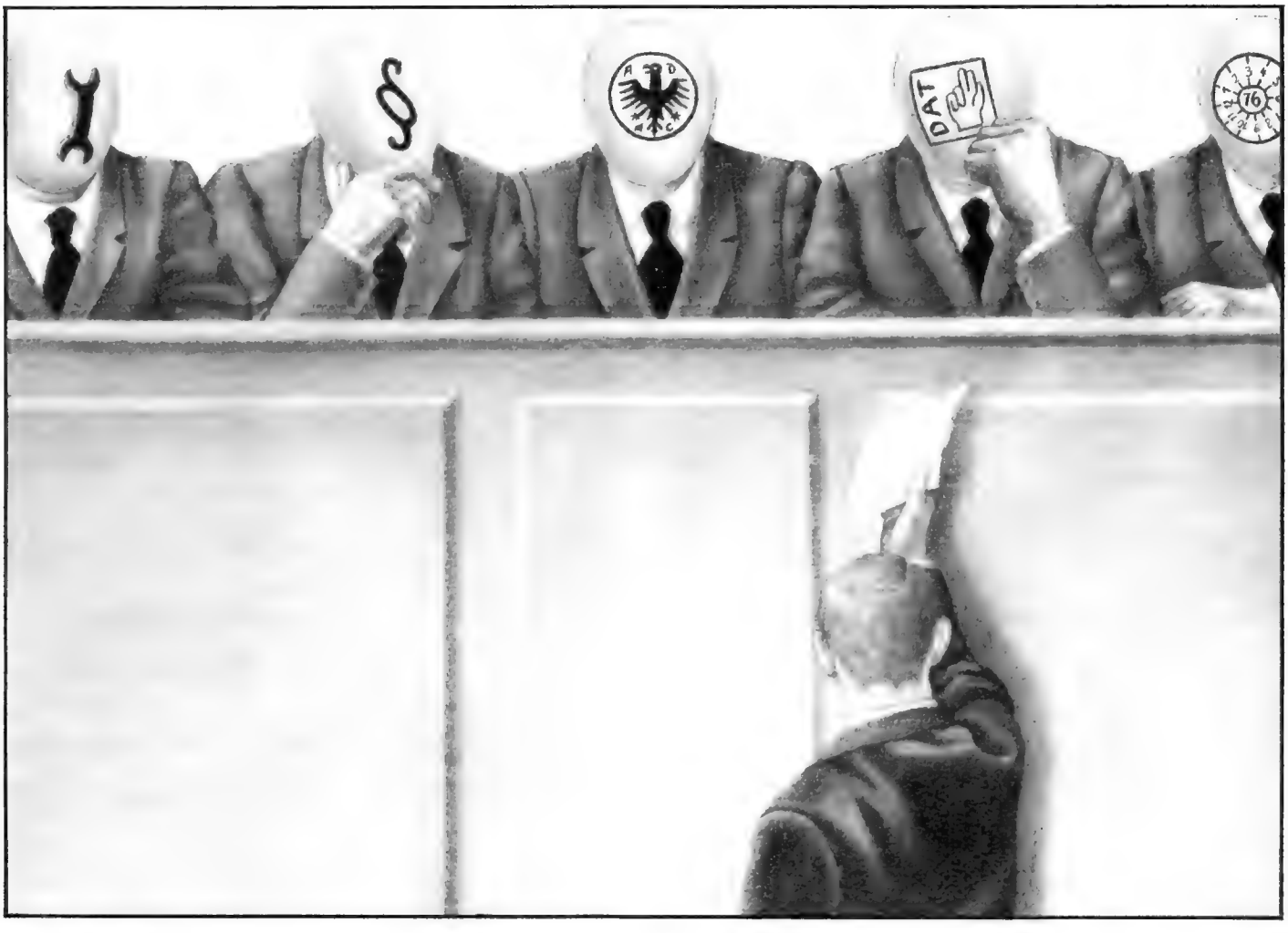
Der Bankkaufmann weigerte sich, das rund 1000 Mark teure AT-Getriebe zu zahlen und legte Beschwerde bei einer Kfz-Schiedsstelle ein. Die Kommission entschied, daß er nicht den vollen Preis für das Austausch-Getriebe zahlen müsse, sondern nur den Preis, den die Reparatur des Getriebes gekostet hätte. Hermann B. erhielt von der Werkstatt 340 Mark zurück.

Ebenso wie ihm erging es 1975 im Bundesgebiet 9717 Autofahrern: Auch sie hatten Ärger mit ihrer Werkstatt und legten Beschwerde bei einer der insgesamt 64 Schiedsstellen ein. Etwa jede 3000. im letzten Jahr durchgeführte Reparatur oder Inspektion wurde damit von einem Kunden beanstandet.

Nicht jede Beschwerde kommt jedoch auf den Tisch der fünfköpfigen Kommission, die sich aus einem zum Richteramt befähigten Juristen als Vorsitzenden sowie je einem Vertreter eines Automobilclubs, der Deutschen Automobil Treuhand (DAT), des Technischen Überwachungsvereins (TÜV) und des Kfz-Handwerks zusammensetzt.

Etwa jede vierte Beschwerde (27,7 Prozent) mußte von den Schiedsstellen mangels Zuständigkeit abgewiesen werden. Fast die Hälfte der abgewiesenen Fälle wurde dabei gegen Kfz-Betriebe vorgebracht, die nicht Mitglied einer Innung sind und die sich deshalb auch nicht dem Spruch der neutralen Schiedskommission unterwerfen. Nur Betriebe, die das weiße Schild des Kfz-Handwerks „Meisterbetrieb der Kfz-Innung" führen, unterliegen dem Schiedsspruch.

Ein Teil der abgewiesenen Fälle war bereits verjährt, denn die Einspruchsfrist über die Höhe des Reparaturpreises erlischt einen Monat nach Eingang der Rechnung. Eine längere Frist gilt dagegen bei Beschwerden über nicht unbedingt notwendige Reparaturen oder nicht ordnungsgemäß ausgeführte Arbeiten. Hier muß der Antrag innerhalb von drei Monaten oder nach maximal 3000 Kilometern schriftlich



Zeichnung: Kupke

Das größte Fotohaus der Welt präsentiert:

den neuen Europa-Fotokatalog.

Viersprachig, in 7 Ländern Europas, mit dem Komplett-Sortiment in Foto, Film, Optik und dem REVUE Farbbild-Service.

Fordern Sie diesen einmaligen Katalog an. Auf 68 Seiten zeigt er Ihnen das komplette REVUE-Sortiment mit den unglaublich günstigen Sparangeboten für Ihr schönstes Hobby.

◀ **Sehen Sie z.B. Seite 4 + 5**
REVUE-Color-Filme Markenqualität von einem der größten Filmhersteller der Welt.

Sehen Sie z.B. Seite 40/41
REVUEFLEX-Spiegelreflex-Kameras mit lupenreiner Präzisionstechnik. System- Kameras für Kenner und Könner. ▼

Sehen Sie z.B. Seite 12 + 13
REVUE-Cockpit-Filmkameras. Schmuckstücke in Qualität und Form – zu sensationell kleinen Preisen. ▼

Sehen Sie z.B. Seite 62/63
Herrliche Farbbilder aus einem der modernsten Großlabore Europas.
◀ Von allen Markenfilmen randlos auf Seidenmatt-Papier.

Gratiscoupon für den Europa-Fotokatalog

Das größte Fotohaus der Welt

FOTO QUELLE

INTERNATIONAL
Thomas-Mann-Straße 50
8500 Nürnberg
und über 250mal in Deutschland

Ja, senden Sie mir umgehend gratis und völlig unverbindlich den großen Europa-Fotokatalog mit dem kompletten Foto-Film-Optik Sortiment und dem vorteilhaften REVUE-Farbbild-Service zu.
(Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen) A

Vor- u. Zuname _____

Straße/Haus-Nr. _____

Plz./Ort _____

Schiedsstellen

bei der jeweiligen Schiedsstelle eingegangen sein.

Die eigentliche Tätigkeit der Schiedskommission, die übrigens kostenlos arbeitet, wurde im vergangenen Jahr außerdem entlastet durch die Geschäftsstellen, die bereits rund die Hälfte (52,5 Prozent) aller Fälle durch Aufklärung des Kunden oder durch freiwillige Leistungen der Werkstätten erledigten.

Bei 1348 aller 1985 eingegangenen Beschwerden wurden schließlich die Schiedskommissionen tätig: 485mal lautete der Urteilsspruch auf Vergleich zwischen Kunde und Betrieb, 424mal wurde die Beschwerde abgewiesen, und 282mal wurde der Beschwerde des Kunden stattgegeben. In 157 Fällen kam es zu keiner Entscheidung der Schiedskommission.

Welches Gewicht das Urteil der neutralen Kommission hat, erlebte ein Hamburger Autofahrer. Er wurde auf der Heimreise vom Urlaub in der Nähe von Erlangen in einen Auffahrunfall verwikkelt. Die Reparatur seines beträchtlich lädierten Opel Rekord kostete 5500 Mark.

Zu Hause stellte der Opel-Fahrer fest, daß die Reparatur äußerst mangelhaft ausgeführt worden war. Daraufhin rief er die Hamburger Schiedsstelle an: Sie entschied, daß die Erlanger Werkstatt für die (minderwertige) Reparatur 3000 Mark zu viel berechnet hatte. Diesen Betrag wollte die Werkstatt dem Kunden nicht zurückzahlen. Ein daraufhin eingeschaltetes ordentliches Gericht machte sich den Schiedsspruch der Sachverständigen zu eigen und verurteilte den Betrieb zur Rückzahlung von 3000 Mark.

Klaus Wießmann

Die Telefonnummern der Kfz-Schiedsstellen

Baden-Württemberg
7570 Baden-Baden
Tel.: 0 72 21/2 91 29
7800 Freiburg/Breisgau
Tel.: 07 61/3 64 73-75
7100 Heilbronn am Neckar
Tel.: 0 71 31/8 59 71
7500 Karlsruhe
Tel.: 07 21/2 26 03
7768 Stockach
Tel.: 0 77 71/22 76
6800 Mannheim
Tel.: 06 21/2 58 57
7600 Offenburg
Tel.: 07 81/57 86
7530 Pforzheim
Tel.: 0 72 31/1 31 40
7000 Stuttgart 1
Tel.: 07 11/43 66 01-02

Bayern
8900 Augsburg
Tel.: 08 21/7 60 35
8580 Bayreuth
Tel.: 09 21/6 60 37
8300 Landshut
Tel.: 08 71/6 47 92
8000 München 2
Tel.: 0 89/59 63 42
8500 Nürnberg
Tel.: 09 11/33 14 91
8400 Regensburg
Tel.: 09 41/5 54 85
8700 Würzburg
Tel.: 09 31/5 64 66

Berlin
1000 Berlin 41
Tel.: 0 30/7 91 50 62

Bremen
2800 Bremen
Tel.: 04 21/44 41 55

Hamburg
2000 Hamburg 1
Tel.: 0 40/2 89 92 56

Hessen
6100 Darmstadt-Eberstadt
Tel.: 0 61 51/5 34 00
6000 Frankfurt/Main
Tel.: 06 11/76 32 54
3500 Kassel
Tel.: 05 61/1 32 80
3550 Marburg/Lahn
Tel.: 0 64 21/2 56 70
6200 Wiesbaden
Tel.: 0 61 21/37 20 95-6

Nordrhein-Westfalen
5100 Aachen
Tel.: 02 41/3 08 80 - 89

Warum Mehrbereichs-Zündkerzen sich doppelt lohnen.

Dieser moderne Kerzentyp basiert auf den Erfahrungen und Forschungen des größten Zündkerzen-Spezialisten der Welt: Champion. Durch aufwendige Konstruktionsverfahren und hochwertige Werkstoffe entstand die Champion Mehrbereichs-Zündkerze für beste technische Funktion in allen Fahrbereichen:

1. Sofort nach dem Starten erwärmt sich die Mehrbereichs-Zündkerze schneller. Und das bedeutet für den Autofahrer: Mehrbereichskerzen von Champion brennen sich schon im unteren Drehzahlbereich frei von Ablagerungen und Rückständen. Der Vorteil: besseres Starten und keine Zündaussetzer mehr. Der erfreuliche Nebennutzen: kein teures Benzin geht mehr unverbrannt durch den Auspuff.

2. Die Mehrbereichs-Zündkerze bleibt bei hohen Drehzahlen kälter als Kerzen normaler Bauart. Und das bedeutet für den Autofahrer: Durch schnelle Wärmeableitung bei hohen Drehzahlen keine Überhitzung, keine Glühzündungsgefahr. Auch bei schneller Fahrt sorgen kräftige Zündfunken für eine bessere Verbrennung und damit für wirtschaftlicheres, umweltfreundliches Fahren.

Verlangen Sie also Champion Mehrbereichs-Zündkerzen für höchste Leistung und Wirtschaftlichkeit.

CHAMPION®

Wenn Sie wissen möchten, welche Champion Mehrbereichs-Zündkerze für Ihren Motor die richtige ist, fordern Sie die Champion Information 1976 an:
Champion Zündkerzen
Deutschland GmbH
Postfach 1945
6380 Bad Homburg v.d.H.

5778 Meschede
Arnsberg, Tel.: 0 29 32/2 12 74
Meschede, Tel.: 02 91/66 53-54
Brilon, Tel.: 0 29 62/19 40
4800 Bielefeld
Tel.: 05 21/6 91 44-46
4630 Bochum
Tel.: 0 23 21/1 30 18 - 19
4930 Detmold
Tel.: 0 52 31/2 28 97-2 63 15
4600 Dortmund
Tel.: 02 31/52 75 51
Tel.: 0 23 22/2 14 51-52
Tel.: 0 24 21/21 73
4000 Düsseldorf
Tel.: 02 11/35 70 65
4300 Essen
Tel.: 0 21 41/22 60 41-43
4650 Gelsenkirchen
Tel.: 0 23 22/2 14 51-52
5860 Iserlohn
Tel.: 0 23 71/2 27 45-46
5170 Jülich
Tel.: 0 24 61/23 39
5000 Köln 1
Tel.: 02 21/23 31 01
4150 Krefeld
Tel.: 0 21 51/77 30 87
4020 Mettmann
Tel.: 0 21 04/7 41 51
4050 Mönchengladbach 1
Tel.: 0 21 61/46 90
4400 Münster/Westfalen
Tel.: 02 51/4 01 59-5 52 44
4790 Paderborn
Tel.: 0 52 51/2 39 19
4350 Recklinghausen
Tel.: 0 23 61/4 10 21
5900 Siegen 1
Tel.: 02 71/5 40 84

Niedersachsen
3000 Hannover
Tel.: 05 11/8 50 03 10
4450 Lingen/Ems
Tel.: 05 91/35 16
3400 Göttingen
Tel.: 05 51/5 77 56
3140 Lüneburg
Tel.: 0 41 31/4 30 66-69
2900 Oldenburg (Oldenburg)
Tel.: 04 41/2 76 41
4500 Osnabrück
Tel.: 05 41/8 25 55
2960 Aurich
Tel.: 0 49 41/31 57
2160 Stade
Tel.: 0 41 41/6 10 74

Rheinland-Pfalz
6550 Bad Kreuznach
Tel.: 06 71/3 33 21
6750 Kaiserslautern
Tel.: 06 31/4 26 86
5400 Koblenz
Tel.: 02 61/3 70 53
6500 Mainz
Tel.: 0 61 31/2 44 35-36
5450 Neuwied
Tel.: 0 26 31/2 56 34
5500 Trier
Tel.: 06 51/4 26 12

Saarland
6600 Saarbrücken
Tel.: 06 81/5 30 90

Schleswig-Holstein
2390 Flensburg
Tel.: 04 61/2 77 44
2300 Kiel
Tel.: 04 31/6 61 45
2400 Lübeck
Tel.: 04 51/5 50 39

So haben die Kfz-Schiedsstellen gearbeitet

Einzelfälle/Jahre	1975	1974	Veränderung in Prozent 1975/1974	Prozentualer Anteil an allen Fällen 1975	1974
Von der Schiedsstelle abgewiesen	2692	3187	– 15.5	27,7	34,8
Im Vorverfahren erledigt	5099	4153	+ 22,8	52,5	45.3
Entscheidung der Kommission	1348	1175	+ 14,7	13,9	12.8
Im Berichtszeitraum nicht erledigt	578	646	– 10,5	5.9	7.1
Insgesamt	9717	9161	+ 6,1	100,0	100,0

Ein Mann. Ein Buch. Ein Bausatz.

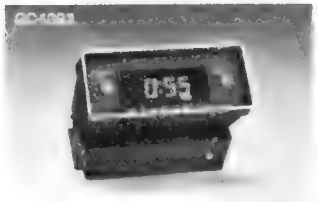
Das weltweit bewährte, einzigartige Buch- & Bausatz-System von Heathkit macht es auch Ihnen, als absolutem Laien, möglich, die modernsten Elektronik-Geräte einfach selbst zu bauen. Schritt für Schritt und Teil zu Teil. Ob Digital-Stoppuhr, Ultraschall-Alarmanlage, Meßgeräte, Funk- oder Stereo-Anlagen. Nehmen Sie die Herausforderung an. Schicken Sie erstmal den Starthilfe-Scheck (unten) ab.

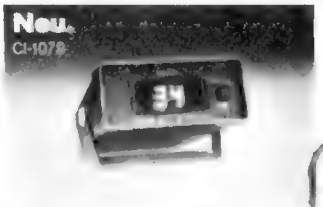
Rallye-Timer
Ein Buch. Ein Bausatz.
6 Std. Zeit.
Quarzgesteuert. Digital-Anzeige. Stoppuhr-Funktion.

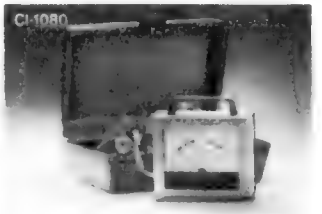
Digital-Drehzahlmesser
Ein Buch. Ein Bausatz.
6 Std. Zeit.
Kontrolliertes Fahren erhöht die Lebensdauer Ihres Motors.

KFZ-Motor-Tester
Ein Buch. Ein Bausatz.
4 Std. Zeit.
Netzunabhängig. Auch zum Prüfen von Außenbord-Motoren, Rasenmähern und dergl.

Abgas-Tester
Ein Buch. Ein Bausatz.
2 Std. Zeit.
Optimale Vergaser-Einstellung: dadurch reduzierter Benzinverbrauch. Umweltschutz.







Rangehn! Selbst bauen! Heathkit.®

AVI

HEATHKIT

Starthilfe-Scheck
für Ihren interessantesten neuen Freizeit-Spaß: Es kommt der Katalog voll mit dem vielseitigen Geräte-Programm der Heathkit Bausatz-Elektronik. Kostenlos und unverbindlich.

Name _____

Straße _____

PLZ/Ort _____

HEATHKIT Gerate GmbH, Abt 501/4
Ausstellungs- und Service-Zentrum
Robert-Bosch-Straße 32-38 6079 Sprendlingen 2

Und er bewegt sich doch

Tagebuch eines Kleinwagenfahrers: Wie man sich als Zwerg im Straßenverkehr fühlt.

Von Hannes Scholten

Bekanntlich gibt es auf jedem Hof ein armes Huhn, für das die Hackordnung nicht gilt. Der Hahn läßt es ungerupft, nicht weil er Respekt hätte, sondern weil es ihm zu blöd ist. Selbst wenn es sich Frechheiten herausnimmt, genießt das Huhn Narrenfreiheit.

Auch unter den Autos und ihren Fahrern gibt es solche, die jenen Hühnern gleichen. Ich muß es wissen – seit Montag kutschiere ich nämlich in einem Fiat 126 mit Goggomotor, den 15 Pferdestärken aus 250 Kubikzentimetern beflügeln. Braver, bescheidener, langsamer geht es eigentlich nur noch zu Fuß.

Das Auto, sozusagen eine Maus im Schäfchenpelz, wird übrigens von einem Stuttgarter Autohaus für die halbvergessene Generation von Führerschein-4-Besitzern gebaut, denen ein unsinniges Gesetz nur die Wahl

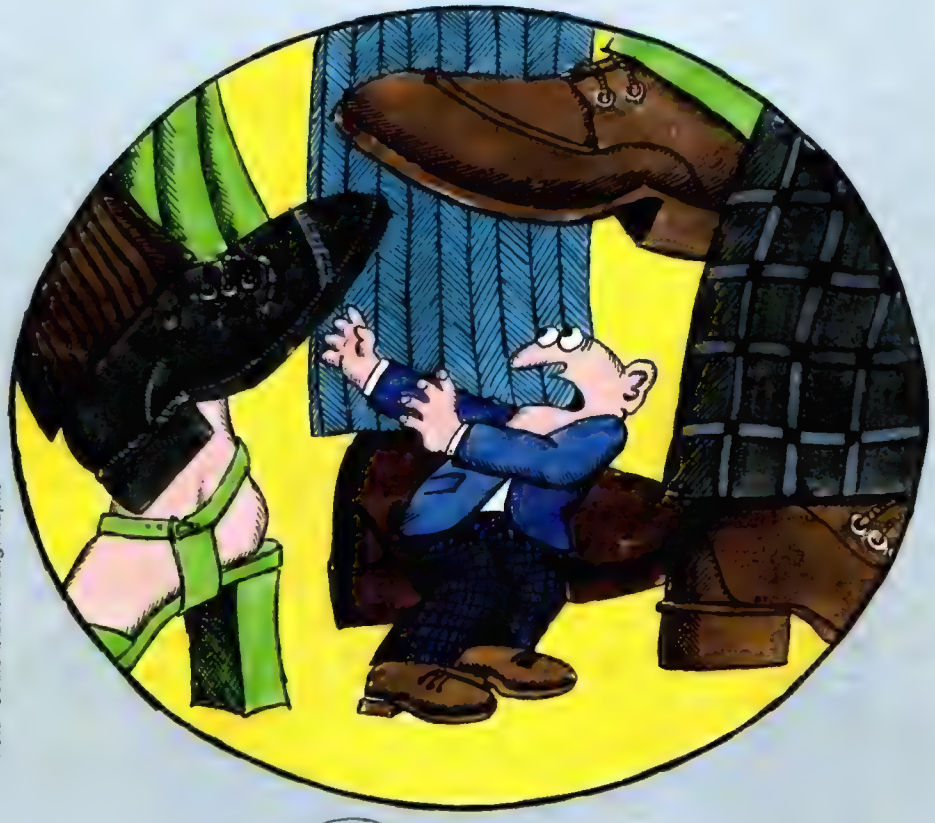


Foto: Seufert/Zeichnung: Kupke

Hitronic

die besondere elektronische Autoantenne für den ganz großen Empfang. Für alle Fahrzeuge. Ganz in Schwarz.

Auf Wunsch 4-Farb-Informationsprospekt.

Antennen und Steckverbinder

Hirschmann

Richard Hirschmann
Radiotechnisches Werk
7300 Esslingen/Neckar
Richard-Hirschmann-Straße 19

Tagebuch eines Kleinwagenfahrers

zwischen Motorrad oder dem Goggoantrieb läßt. Mir jedenfalls garantiert es ein gutes Gewissen gegenüber Dränglern – hier fahre ich, ich kann nicht schneller.

Gestartet bin ich mit dem Gedanken: du machst dir einen Spaß draus, mal sehen, wie die anderen reagieren. Aufkeimende Minderwertigkeitskomplexe zerstreue ich mit dem Argument, es sei schließlich egal, in was ich sitze; Hauptsache, es hat vier Räder, einen Motor und ein Dach darüber, damit es drinnen warm und trocken bleibt.

Dienstag. Mit fröhlichem Geheul und blauer Ölfahne – mein Goggo ist ein Zweitakter – knattere ich durch die Innenstadt. An Ampeln halte ich mich an die Betriebsanleitung: hochtourig anfahren und schnell in den zweiten Gang, damit er vorwärts schreitet. Er tut das jaulend; im Stehen pröttelt er.

Neben mir sitzt, eine halbe Etage höher, ein Herr in einem BMW und wartet gleichfalls auf Grün. Er blickt ein bißchen irritiert zu mir und dreht dann seine Seitenscheibe hoch. Vor zwanzig Jahren fuhr er wahrscheinlich im Kabinenroller. Ich ge-

„Ich lege mich mit Mofa-Fahrern an"

be ja zu, daß mein Motor stinkt – aber so unerträglich ist das nun auch wieder nicht. Sein Benehmen erscheint mir geradezu als Klassenjustiz.

Mittwoch. Junge Leute verziehen keine Miene, wenn ich an ihnen vorüberrattere; ältere schauen höchstens verdutzt drein, offenbar in dumpfer Erinnerung an die Nachkriegsjahre, als das Geräusch noch vertrauter war. Ich werde langsam aggressiv und lege mich mit Mofa-Fahrern an, um mein Selbstbewußtsein zu stärken. In der Beschleunigung schlagen mich zwar die Bengels, aber ab 50 haben sie keine Chance mehr. Kleinwagenfahren macht Spaß, irgendwie.

Doch der wird schnell getrübt, als ich die geringen Ausmaße meines Gefährts in einen Vorteil umzumünzen gedenke. In einer stillen Straße steht ein parkender VW, der zwischen sich und einer Hofeinfahrt noch ein bißchen Verschnitt übriggelassen hat. Ich quetsche mich dicht hinter ihn. Der zornrote Kopf, der plötzlich aus dem Fenster schaut, bedient sich

Von einem Stuttgarter Autohaus umgebaut: Emblem des Fiat 126 mit Goggomotor.

eines Vokabulars, daß es einer Sau graust.

„Sie", brüllt er, „wenn Sie nicht in zwei Minuten . . ." – „Aber hier ist doch Platz genug", wage ich einzuwenden. – „Blöder Dackel Sie, gleich sind Sie weg, sonst rufe ich die Polizei, Sie unverschämter Student!" Da kommt sozialer Urschlamm hoch.

Da benimmt sich der Tankwart wesentlich gelassener. Als er zur Zapfpistole greift, „Super oder Normal?" fragt und ich zurückgebe. „Bitte Gemisch", murmelt der brave Mann nur leise „Mein Gott". Irgendwie deprimiert mich das: keine Frage nach den Gründen, kein technisches Interesse dafür, warum ein Fiat Gemisch braucht – ich bin es ihm offenbar nicht wert. Tankwarte sind auch nicht mehr aus dem alten Holz geschnitzt.

Donnerstag. So ähnlich muß sich ein Mann mit einem Holzbein fühlen: Jeder übersieht taktvoll sein Gebrechen, alle tun so, als hätte er in Wirklichkeit doch zwei Beine. Wenn ich mühsam von Ampeln wegdampfe, aus Vorfahrtsstraßen herauskeuche oder sonstwie hinderlich wirke, zeigt mir niemand einen Vogel; blicklos zischen alle an mir vorbei, schütteln nicht mal den Kopf.

Der schüchterne Versuch, mich sozusagen wie ein Erwachsener in der Autowelt zu benehmen, indem ich in einem Stau einem Opel das Einfädeln anbiete, wird nach dem dritten Blinksignal mit einer ungeduldigen Handbewegung quittiert: Nun fahr' schon, du Zwerg, mach nicht so viel Aufsehens. Wütend knalle ich den Gang rein und schließe auf. Der Rückspiegel zeigt es: Der Opel ist nach mir in die Lücke und hat sich mit einer freundlichen Geste bei meinem Hintermann bedankt.

Freitag. Wieso lasse ich eigentlich mein Selbstgefühl derart auf den Nullpunkt bringen? Immerhin fahre ich ein vollwertiges Auto, selbst wenn es klein und langsam ist. Seit wann drückt sich mein Ego in Kubikzentimetern aus?

Ich will es wissen und fahre mit meinem Goggomobil in Richtung Autobahn; da soll er die anderen das Staunen lehren. In der Betriebsanleitung steht, daß er „um 90 km/h" läuft.

Auf der Zubringer-Schnellstraße – es regnet, und ich hänge hinter einem Lastwagen – erwische ich eine Lücke und wiesele vor einen Audi; auch ich habe schließlich das Recht, zu überholen. Mein Blinker bittet unüber-

„Sollte mein Auto zu popelig sein?"

sehbar um Geduld. Ich gebe Gas nach Kräften, schalte runter, in meinem Seitenfenster drehen sich die Zwillingsreifen des Lastwagens in einer Größe, daß einem bange werden könnte.

Nach einer halben Ewigkeit ist es geschafft. Der Audi zieht singend an mir vorbei, spritzt mir seine Weltanschauung in Form von Wasserschwaden an die Windschutzscheibe; immerhin habe ich jetzt die Gewißheit: Mein Auto bewegt sich doch.

An der Autobahn-Auffahrt steht ein Tramper mit gerecktem Daumen. Vor mir fahren ein Mercedes, ein Käfer, ein Volvo. Dann, mit einigem Abstand, komme ich. Der Tramper winkt, aber die drei rauschen vorbei.

Jetzt sieht der Tramper mich, zögert ein bißchen und läßt plötzlich den Daumen sinken. Sollte ihm mein Auto zu popelig sein? Ich will es genau wissen, biege auf den Seitenstreifen und öffne einladend die Beifahrertür.

Der Tramper jedoch – er bewegt sich nicht.

Im nächsten Heft:

Das Tagebuch eines Traumwagenfahrers.

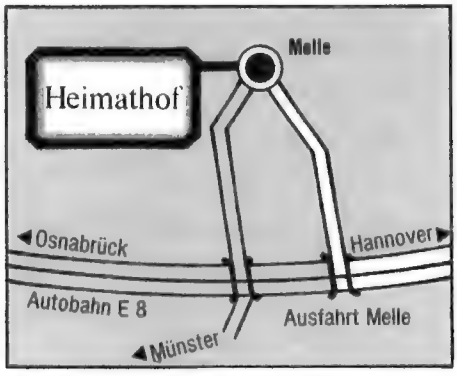
Über den Gaumen gepeilt

Tip für Autofahrer unterwegs: der Heimathof in Melle.

Ein Stück außerhalb der Stadt Melle wurde ein uralter, großer Bauernhof mit mehreren Gebäuden restauriert und zu einer Art Museum umfunktioniert – aber zu einem sehr lebendigen. In einige der schmucken schwarz-weißen Fachwerkhäuser zog die Landesturnschule ein. In einem befindet sich das Grönegau-Museum („Grönegau" heißt die Gegend). Und im ehemaligen Ausgedingehaus ist jetzt eine Gaststätte untergebracht. Sie nennt sich „Heimathof".

In der nostalgisch-kultivierten Umgebung – sie besteht aus einem Park mit Volièren, einem kleinen Wildgehege und Spazierwegen, die auch die altväterliche Einrichtung des „Heimathofs" umfaßt – hat sich eine Küche niedergelassen, die vorzüglich ist.

Der „Heimathof" wird als Familienbetrieb geführt. Senior Franz Giese, Oberhaupt der Gasthof-Familie, regiert auch über die Küche, und er ist ein vorzüglicher Herrscher. Es gibt Westfälisches und Thüringisches bei ihm, aber die Spezialität des Hauses ist Wild: Hirsch, Wildschwein, Reh, Hase. Wild ist das ganze Jahr über zu haben. Der Saupark Ostenwalde, ganz in der Nähe, sorgt für ständigen Nachschub. Das Raffinierte an den Wildgerichten ist übrigens die Vorbereitung: Was auf den Tisch kommt, darf lange Zeit vorher in einer Mischung aus Rotwein und Buttermilch baden.



Der Heimathof liegt in der Nähe der Landesturnschule von Melle.

Neben den üblichen Beilagen besticht vor allem der Salat, allein schon durch seine Vielfalt: Täglich werden bis zu 14 verschiedene Salate neu angerichtet und den Gästen im Wägelchen zugefahren.

Noch ein kleines Raffinement am Rande: Die Speisekarten werden stets von Hand geschrieben und teilweise gezeichnet – auf Büttenpapier.

Die Öffnungszeiten des „Heimathofs" sind erfreulich: Von 11 bis 23 Uhr gibt's durchgehend zu essen – nur dienstags nicht. Die Telefonnummer lautet: 0 54 22/55 61. *RL*

Der Jahres-Reifen von Toyo.

Millionenfach in Europa bewährt!
Toyo 781 Stahl
der Langläufer und Allwetter-Reifen

Toyo hat den Jahres-Reifen für Sie: den Toyo 781 Stahl! Ob Frühjahr, Sommer, Herbst oder Winter – mit diesem Langläufer fahren Sie zu jeder Jahreszeit lange und sicher. Denn der Toyo bietet Wirtschaftlichkeit durch Qualität und Sicherheit. Ihr Fachhändler hat den Toyo. Fragen Sie nach dem Jahres-Reifen Toyo 781 Stahl.

Extrem breite Lauffläche mit hervorragender Drenage für sicheres Fahren – auch bei nassem Wetter.

Sicherheitsprofil bis in die Schulter – auch bei scharfer Kurvenfahrt gute Haftung.

Doppelte Stahlgürtellagen – für komfortables, kraftstoffsparendes Fahren.

Für Ihre Sicherheit:

Toyo Reifen GmbH.
Friedrich-Ebert-Str. 11
4000 Düsseldorf
Telefon 35 03 74/5
Telex 858 1849

TOYO

Die teuren Mädchen

Eine Kalenderserie wurde zum begehrten Sammlerobjekt.

Die Karriere des international berühmten Stars verlief seltsam: Obwohl er von Jahr zu Jahr besser wurde und die zahlreichen Fans sich fast hysterisch um ihn rissen, ließen ihn die Manager sterben, weil er zu teuer kam.

Der Star – das ist das unter britischen Gentlemen geläufige Kürzel für eine Kalenderserie, die der Reifenkonzern Pirelli Limited in England zehn Jahre lang an die Freunde des Hauses verteilte; die vornehme Umschreibung geht vermutlich darauf zurück, daß die Blätter ausschließlich attraktive Damen in unterschiedlichen Entblößungsstadien zeigten.

Der legendäre Ruf der Hochglanz-Girls kommt nicht von ungefähr. Über 600 Top-Modelle bewarben sich für die Aufnahmen; 60 davon wurden von Spitzenfotografen sozusagen handverlesen und mehr als 25 000mal abgelichtet. Durchschnittlich zehn Monate lang tummelten sich die Aktricen in Traumlandschaften der Seychellen, der Bahamas oder Jamaikas, um einen Kalender zu komponieren. Nur 120 Aufnahmen aus dem Bilderangebot schienen den gestrengen Pirelli-Herren schließlich gut genug, im Lauf der Jahre gedruckt zu werden.

Kaum wurde das begehrte Bildwerk 1974 aus Kostengründen eingestellt, ging der Run auf alte Ausgaben erst richtig los. Ein verzweifeltes Mädchen schrieb an Pirelli, sie habe den Wandschmuck nichtsahnend verschenkt; jetzt drohe ihr Verlobter mit der Trennung. Eine distinguierte Dame teilte mit, der Gatte wünsche sich nach 25 Ehejahren zur Silberhochzeit nur den Kalender.

Wer kein teures Original mehr ergatterte . . .

. . . vergnügt sich mit dem Paperback-Band

Fotos: Thoma

Mysteriöser erschien den Pirelli-Leuten ein Daueranrufer, der mit Geld und guten Worten ein Exemplar zu ergattern versuchte: Er wurde schließlich einwandfrei als Mitglied des britischen Königshauses identifiziert. Auch die Erkundigung nach einer Spezialfarbe, mit der sich die Blätter für kurze Zeit übertünchen ließen, hatte ihren guten Grund – es handelte sich um einen Ostblockgeschäftsmann, der die geballte Erotik unter einem harmlosen Mäntelchen in seine Heimat zu schmuggeln gedachte.

Seitdem die teuren Werke vergriffen sind und das berühmte Londoner Auktionshaus Christie's schon vor zwei Jahren für einen kompletten Satz mehr als 3000 Mark erzielte, vergnügen sich die Fans mit einem Paperback-Band, den der Tradis-Verlag (2 Hamburg 4, Hochhaus 1 an der Feldstraße) aus England bezieht und für 70 Mark vertreibt.

Er enthält die ganze Pracht der weichen Formen und zarten Farben der 120 Mädchen aus zehn Kalenderjahren mitsamt einem amüsanten Abgesang des Schauspielers und „River Kwai"-Stars David Niven, der das Vorwort schrieb.

Und er dient mittlerweile auch dem Münchner Werbegrafiker Robert Lettenbach als bitterer Ersatz: Für 400 Mark hatte er sich mühevoll ein 1973er Kalender-Exemplar beschafft und in seinem Büro aufgehängt. Als er nach drei Tagen sein Schmuckstück genauer ansah, war es merklich verdünnt – liebe Kollegen hatten alle Mädchen unterhalb des Deckblatts mitgenommen.

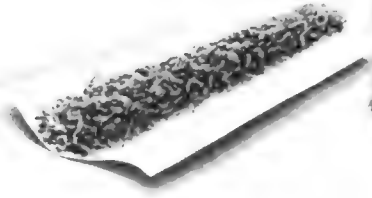
Hannes Scholten

Lass mich Dein Bison sein

BISON

Wer raucht, der weiß was schmeckt!

Echter
Halfzware Tabak
direkt aus Holland.



DM 2.25

Niederlande hfl. 1.85/50 g
Schweiz sfr. 2.–/40 g

78/003

Männersachen

Vom Flipper bis zur Traumaschine.

Aus Elchleder bestehen die Lappy-Stiefel, die sich dank hoher Strapazierfähigkeit sogar zum Klettern eignen. Die spezifische Dichte des Leders garantiert guten Wärme- und Kälteausgleich. Vertrieb: Wilkens Infodienst, Postfach 160, 2 Hamburg 4. Preis: um 115 Mark.

Zur Traumklasse der Tonbandmaschinen gehört die Revox A 700, die mit einer Technik ausgestattet ist, die sonst nur in professionellen und oft dreifach so teuren Studiogeräten steckt. Dazu gehören die stufenlos regelbare Bandgeschwindigkeit, der quarzgesteuerte Tonmotor, ein vierkanaliges Mischpult oder die kontaktlos funktionierenden Schalter. Das Präzisionslaufwerk ist in ein stabiles Gußchassis eingebaut. Hersteller: Studer, Talstraße 7, 7827 Löffingen. Preis: um 3000 Mark.

Aus Amerika stammt der auf stabilen Metallfüßen stehende Flipperautomat, an dem vier Spieler zugleich sich vergnügen können, der sich aber auch per Knopfdruck für ein Solo-Match einstellen läßt. Das gebrauchte und werkstattüberholte Gerät arbeitet mit ungefährlicher Spannung von 24 Volt; die Deckplatte besteht aus Panzerglas und hält selbst härteste Schläge aus. Für den Eigenbedarf kann der Automat auf 17 kostenlose Spiele programmiert werden, für gute Freunde auf ein Inkasso von 20 Pfennig pro Runde. Vertrieb: Münz-Automaten Karl-Heinz Jacob, Marktstraße 1–3, 6908 Wiesloch. Preis: je nach Alter und Zustand ab 600 Mark.

Eine Korkplatte ist in die praktische Wandtafel eingearbeitet, die als Pinnbrett dient. Auf der Rückseite hat sie eine Aufhängevorrichtung. Hersteller: Hemo, Postfach 1220, 7055 Stetten. Preis: um 30 Mark.

Auf die leiseste Fingerberührung reagiert der Tipdimmer, mit dem sich Lichtquellen stufenlos aufhellen lassen; er dient auch als Ein- und Ausschalter. Hersteller: Busch-Jaeger Elektro GmbH, Gartenstraße 29, 588 Lüdenscheid. Preis: um 80 Mark.

Bruch- und kratzfestes Glas mit sieben Schichten enthält die Sonnenbrille von Polaroid, der Welt ältestem Hersteller polarisierender Filtergläser. Sie lassen nur vertikale, also nicht blendende Lichtanteile durch. Vertrieb: Polaroid, Königslacher Straße 15, 6 Frankfurt 73. Preis: um 50 Mark.

Bei Knopfdruck zeigt die Digital-Uhr „Black Watch" Stunden, Minuten und Sekunden an; die Gangabweichung beträgt nur eine Sekunde pro Tag. Der Zeitmesser bezieht seine Kraft aus zwei Knopfbatterien, die für ein Jahr reichen sollen. Vertrieb: Schumpich, Platanenstraße 33, 8021 Taufkirchen. Preis: um 100 Mark.

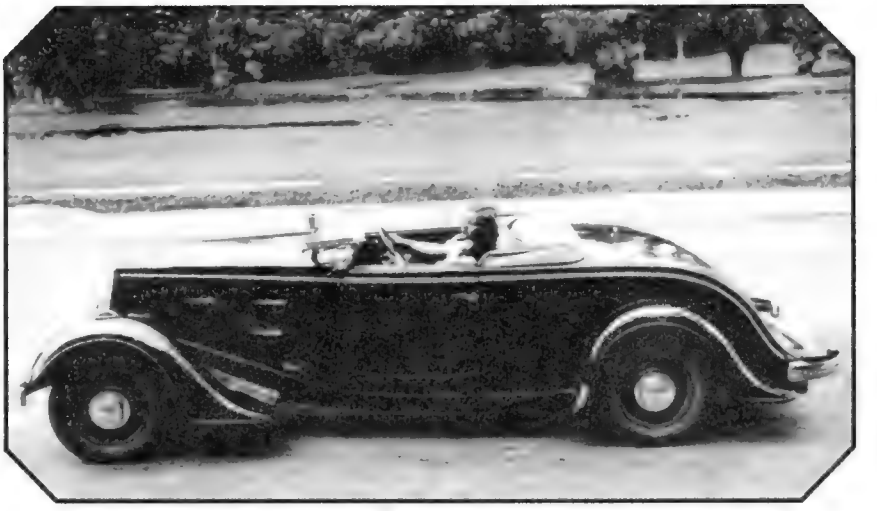
Als eine der kompaktesten Kleinbildkameras der Welt gilt die Rollei 35 S, die trotz ihrer geringen Größe viele Merkmale professioneller Geräte aufweist. Das mit einem 1:2,8/40 mm-Objektiv und einem CdS-Belichtungsmesser ausgerüstete Leichtgewicht ist in funktionellem Schwarz oder in Chrom erhältlich. Hersteller: Rollei, 33 Braunschweig. Preis: um 400 Mark.

Den ersten computergesteuerten Fitness-Trainer der Welt hat die Firma Keiper auf den Markt gebracht. Alter, Gewicht und Geschlecht werden dem „Dynavit" einprogrammiert; dann erfährt der Trainierende über Instrumente, wie seine Pulsfrequenz ist, ob er zu wenig trainiert oder seine Leistungsfähigkeit überfordert. Das Programm basiert auf wissenschaftlichen Untersuchungen. Hersteller: Keiper KG, Industriestr. 1, 6760 Rockenhausen. Preis: 1975 Mark.

Als die Räder laufen lernten

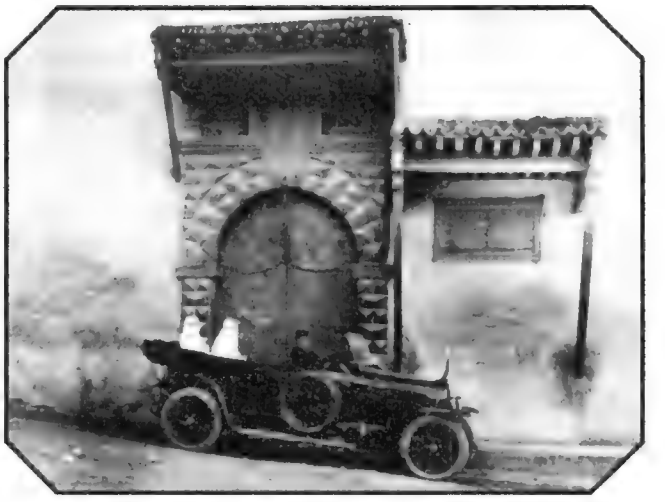
Folge 4: Damenwahl.

Selbstfahren ist trotz Öldurst schön — das bewiesen zarte Hände schon 1926. Der 1,5 Liter-Fiat 501 (23 PS. 70 km/h) hatte es seit 1919 auf 45 000 Wagen gebracht. Mit ihm begann die Ära wirtschaftlicher Großserienwagen.



Keine Angst vor großen Autos durften Damen haben, als große Modelle Mode waren. Besonders Filmstars zeigten sich in Ungetümen, die sie kaum zu lenken vermochten. Der Peugeot 601 Roadster von 1934, sportlich-chic mit umlegbarer Scheibe, war motorisch recht bescheiden; der 2,2 Liter-Sechszylinder leistete 60 PS, genug für 115 km/h. Das Motto war: mehr scheinen als sein, doch nur zwei Jahre lebte dieses Modell. Sparsame Limousinen für Familien verkauften sich am besten, auch bei Damenwahl.

Fiat 1904: Ohne Männer ging es nicht. Der Chauffeur werkte, auch der Chef krempelte die Ärmel hoch, die Damen spielten derweil „Diabolo". Der 4,2 Liter-16/24 HP verbrauchte 14 bis 22 Liter/100 km. Er leistete mit seinen 24 PS und 70 km/h nicht mehr als der 1,5 Liter-501 nur 15 Jahre danach.



Keinen Streit konnte es zwischen Fatima und Aisha um den Führerschein für den 2,3 Liter-Fiat 505 geben, dessen 80 km/h die Schleier flattern ließen: Mit starker Hand lenkte Omar den 30 PS-Vierzylinder selbst, und die Damen lenkten Omar. 1919 bis 1925 wurde das Modell neben dem Fiat 501 gebaut.

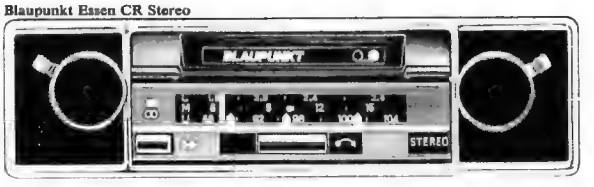
Sie sollten beim Kauf Ihres Autoradios genauso wählerisch sein wie beim Autokauf. Wählen Sie Blaupunkt!

Wenn Sie diese 6 Blaupunkt-Vorteile haben können, sollten Sie sich nicht mit weniger zufrieden geben.

- **Ihr Auswahl-Vorteil:**
  Sie können Ihr Gerät ganz nach Wunsch und Bedarf unter den 18 Zuverlässigen von Blaupunkt auswählen.
  Autoradios in Stereo, in Mono, mit Sendersuchlauf, Stationsdrucktasten und natürlich mit Handabstimmung. Außerdem: Cassetten-Autoradios und ARIMAT-Autoradios mit integriertem Verkehrslotsen.
- **Ihr Einbau-Vorteil:**
  Zum Blaupunkt-Gerät Ihrer Wahl gibt es den passenden Einbausatz für Ihr Auto. Alles aus einem Guß — und alles in einem Paket: Blende, Bedienungsknöpfe, Spezial-Einbaumaterial und richtig dimensionierte Lautsprecher. Der Einbau geht schnell und problemlos.
- **Ihr Störfrei-Vorteil:**
  ASU — die Automatische Stör-Unterdrückung von Blaupunkt — ist in allen Blaupunkt-Autostereos und in vielen Blaupunkt-Autoradios serienmäßig eingebaut. Für störungsfreien UKW-Empfang.
- **Ihr Sicherheits-Vorteil:**
  Sie sind mehr und mehr auf Verkehrsinformationen angewiesen. Blaupunkt sorgt mit den ARI-Verkehrslotsen und ARIMAT-Autoradios dafür, daß Sie keine Verkehrsmeldungen verpassen. 10 Verkehrslotsen zum Nachrüsten und 4 ARIMAT-Autoradios stehen zur Wahl.
- **Ihr Kundendienst-Vorteil:**
  Blaupunkt-Kundendienststellen betreuen Sie überall in der Welt. 500mal in Deutschland.
  Der Quick-Service hilft rasch und zuverlässig durch Instandsetzung oder Austausch. Sie haben 1 Jahr Vollgarantie. Das heißt: Keine Berechnung von Material- und Lohnkosten sowie kostenloser Aus- und Einbau bei diesen Kundendienststellen.
- **Ihr Zubehör-Vorteil:**
  Was wünschen Sie? Wählen Sie. Blaupunkt hat es: Lautsprecher in 45 Ausführungen, Einbau-, Aufbau- und Universal-Kugellautsprecher, Stereo-Sicherheitskopfstützen, Suchlauf-Fernbedienungen, Stereozusatzverstärker für 20 W Endleistung, Lautsprecher-Umschaltautomaten, Fernsteuer-Mikrofone, Überblendregler. Ein komplettes Programm.

Hören Sie Blaupunkt - dann wissen Sie, warum sich die meisten für Blaupunkt entscheiden!

Blaupunkt Essen CR Stereo



BLAUPUNKT

BOSCH *Gruppe*

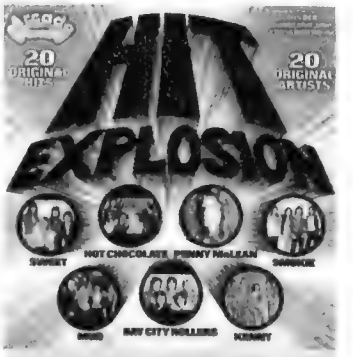
Man nennt uns nicht umsonst die Autoradio-Spezialisten

Stereo fürs Handschuhfach

Für jeden Geschmack: drei ausgewählte Cassetten.

Live Dancing In Al Capone's Ballroom (Teldec 4-22 383)
Der Hamburger Schallplattenproduzent Walter Haas suchte sich 28 Nostalgie-Thriller aus, lud ein ausgelassenes Völkchen ins Studio ein und mixte mittels Multispurverfahren Titel und Trubel so zusammen, daß aus den einzelnen Songs ein musikalischer Nonstop-Expreß wurde. Darauf fahren unter anderem Louis Armstrong, Bill Haley, Glenn Miller oder Buddy Holly mit. Zwischendurch werden Pianisten erschossen, Feuerwehrzüge alarmiert oder böse Gangster zum lieben Gott geschickt: ein Happening im Autoradio.

Hit Explosion — 20 original Hits, 20 original Artists (Arcade ADE GC 11)
Auch Arcade gehört zu den Labels, die ausschließlich die Hitlisten nach Ohrwürmern abklaubt und sie auf Band zusammenschneidet. Am häufigsten vertreten sind angelsächsische und US-Stars, so etwa Sweet, Smokie oder die Bay City Rollers. Aber auch der Franzose Jean-Claude Borelly trompetet die mittlerweile fast unerläßliche Melodie der ominösen Dame Dolanne.



HIT EXPLOSION
SWEET • HOT CHOCOLATE
PENNY McLEAN • SMOKIE
MUD • BAY CITY ROLLERS
CHRIS SPEDDING • KENNY
ALBERT HAMMOND
UND VIELE,VIELE ANDERE!

George + Gwen McCrae: Together (RCA 24-21 603 CP)
Von den beiden Schwarzen mit den heißen Soulstimmen weiß niemand so recht, ob sie nun verheiratet, Geschwister oder einfach nur Geschäftspartner sind. Zwar besingen sie meist die Zweisamkeit, sei es nun mit der Beteuerung, daß einer für den anderen geschaffen sei oder daß Gewinner füreinander, Verlierer aber zur Trennung bestimmt seien; doch keiner kann beurteilen, ob sich das nun auf die Liebe oder auf das liebe Geld bezieht. Wie auch immer: ihre Lieder reißen mit.

Hi-Life M 401

Garantie für 50.000
sichere Kilometer –
SEMPERIT

Semperitissimo

DEUTSCHE SEMPERIT GMBH, Triebstraße 39, 8 München 50 · Filialen in: Düsseldorf · Dortmund · Frankfurt · Hamburg · Nürnberg · Stuttgart

Es stimmt. Ihr roller ist ein Europäer.

ITALIEN
WERK CALENZANO

BENELUX
WERK LOMMEL

SPANIEN
WERK BARCELONA

Roller: Europäische Qualität für Ihre Freizeit

Es stimmt. Sie merken es sofort, wenn Sie in Ihrem Roller auf Europas Straßen reisen: Roller werden in 3 Staaten gebaut. Man bewundert die Form und das elegante italienische Design. Man genießt die Sicherheit einer weit verbreiteten Service-Organisation. Man genießt den einmaligen Komfort. Und man kann sich auf den hohen technischen Standard verlassen, der durch die deutschen Zulassungsbestimmungen gesetzt wird.

Roller heißt: herrliche Ferien überall in Europa. Und Roller bietet Ihnen diese Vorteile zu einem günstigen Preis. Deshalb ist ein Roller immer eine vorteilhafte Anlage. Die beste, die Sie machen können.

WOHNWAGEN · MOBILHEIME · FERIENLAGER
ROLLER-MARKET® ROLLER-TOUR®

---

roller®
DEUTSCHLAND GMBH · ASCHHEIM

Bitte senden Sie mir ausführliche Unterlagen über Roller-Wohnwagen

AMS

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

Postleitzahl, Ort

Bitte senden Sie diesen Kupon an Roller Deutschland GmbH Römerstraße 66, 8011 Aschheim.

® = eingetragene Warenzeichen

Die Jagd nach dem Geld

Was Grand Prix-Fahrer verdienen.

Von Heinz Prüller

Die Zeit der großen Fahrergagen ist vorbei", sagte der vielfache Renn-Millionär Jackie Stewart 1974 — im ersten Jahr seiner Frührente. Den neuen Hauptdarstellern auf der schnellsten Sportbühne der Welt droht dennoch nicht unbedingt die totale Verarmung. Auch Emerson Fittipaldi nicht, der heute zweifellos der meistverdienende Formel 1-Pilot ist.

Die Tageszeitung „Journal do Brasil" verrät: Fittipaldi kassiert von seinem Sponsor, dem staatlichen Zuckerkonzern Copersucar, ein monatliches Salär von 100 000 Dollar. Sein Jahreseinkommen von 2,5 Millionen Dollar kommt zum überwiegenden Teil aus dem Werbegeschäft: Auf Timex-Uhren steht sein Name, auf Sturzhelm, Rennanzug und Hemden wirbt er für „Cafe do Brasil".

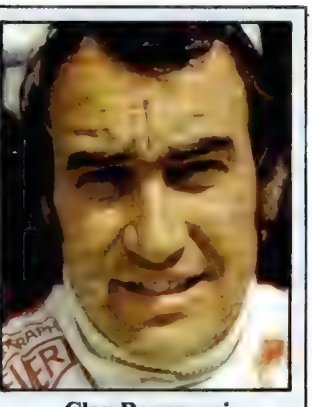
Absoluter Spitzenverdiener 1976 wird also der Mann sein, der in diesem Jahr wohl nicht Weltmeister wird. Und der regierende Champion, Niki Lauda? „Ferrari hat mir die Jahresgage von 1975 um 20 Prozent erhöht." Nicht mehr? „Leider nicht, irgendwo da oben ist ein Limit . . ." Dazu kommen noch, wie in jedem Formel 1-Stall, 40 Prozent aller Summen, die Lauda an Start- und Preisgeldern für Ferrari herausfährt. 1975 waren es genau 435 890 Mark.

Davon gehören jeweils 40 bis 45 Prozent dem Fahrer, ebensoviel dem Rennstall, und der Rest wird unter den Mechanikern aufgeteilt.

Niki Lauda
435 890 DM

James Hunt
308 048 DM

Carlos Reutemann
331 124 DM



Clay Regazzoni
272 106 DM

Emerson Fittipaldi
323 781 DM

Jody Scheckter
270 363 DM

Fotos: Kräling

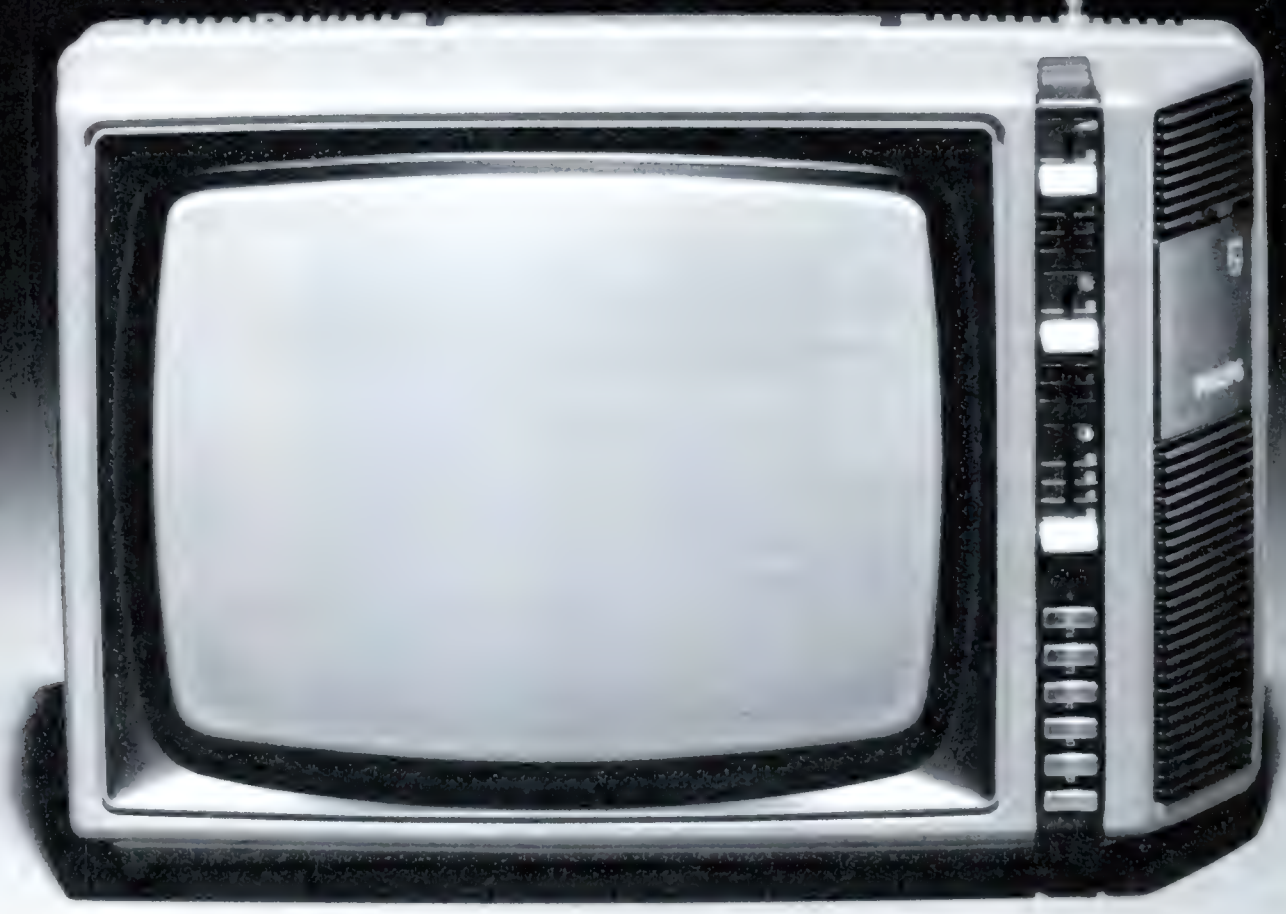
Schon 1974 hatte — obwohl Fittipaldi auf McLaren Weltmeister wurde — ein Ferrari-Pilot das meiste Preisgeld herausgefahren: Clay Regazzoni mit 343 042 Mark. Lauda und Regazzoni dürfen sich verkaufen an wen sie wollen. Was immer sie an Werbehonoraren herausschlagen, gehört ihnen allein — was nicht in allen Teams selbstverständlich ist. Das geht freilich nur, weil Ferrari von Fiat mit zwei Millionen Dollar pro Jahr unterstützt wird.

Weltmeister und Preisgeld-König 1975: Niki Lauda führt die Liste der Prämienjäger an.

Ihre Overalls sind heute bereits dekoriert wie der Waffenrock von Audie Murphy, dem höchstausgezeichneten US-Soldaten des Zweiten Weltkriegs: Sie werben für Milch, Mineralwasser, alkoholfreies Bier und Zigaretten. Regazzoni preist bereits seine eigene Blue-Jeans-Mode an: „Aber Geld ist für mich nicht so wichtig."

Laudas Geschäfts-Aktionen sind geringer: „Solange ich Rennfahrer bin, will ich mich ausschließlich aufs Rennfahren konzentrieren." Von seinem 1972er Kreditgeber, der Raiffeisenkasse, hat der Österreicher laut Vertrag 1972 gleich 25 000 DM Re-

Philips
Philetta
Schwarzweiß-Portable



Die Olympia-Sport-und Fußball-Philetta

100%-Technik und -Fertigungsqualität zum vernünftigen Preis:
Philetta Luxus 312 und Philetta SL 413,
die meistgekauften »Tragbaren« von Philips.

- Netz-/Batterie-Betrieb (220 V/12 V)
- 6 Stationstasten
- Frontlautsprecher
- Attraktive Gehäusefarben

Philetta Luxus 312, 31 cm-Schwarzweiß-Portable in Gelb, Metallic und Weiß. (Abb.)
Philetta SL 413, 35 cm-Schwarzweiß-Portable in Weiß oder Gelb mit anthrazitfarbener Front.

PHILIPS

PHILIPS

Philips GmbH FER 7824 wpt

HINWEIS: GTX 2-Overalls (DM 89,–) und GTX 2-Jacken (DM 59,–) gibt's in allen Größen: für Frauen, Männer und Kinder (ab 7 Jahren) bei: Deutsche Castrol Vertriebsgesellschaft mbH, Postfach 227, 2 Hamburg 6. Nachnahme mit Rückgaberecht.

Die neue ideale Viskosität:
SAE 15W-50
für Leute, die wissen, worauf es ankommt.

Die neue ideale Viskosität
für alle Betriebsbedingungen:
SAE 15W-50

Motorenöl mit GARANTIE, entsprechend den GTX 2-Garantiebestimmungen.

Rennfahrer-Einkommen

klamegeld kassiert, 1973 knapp 20 000 und 1974 nur noch 15 000 DM. „Obwohl er damals schon fast Weltmeister wurde", lobt Raiffeisenchef Dr. Örtel, „ist Niki bei den einmal verabredeten Summen geblieben und hat nicht mehr verlangt."

Ein naiver Geschäftsmann ist Lauda natürlich nicht. Als eine österreichische Zigarettenfirma bei ihm anklopfte, schlug Lauda vor: „500 000 Schilling" (etwa 70 000 DM). Die drei Firmenvertreter wehrten entsetzt ab: „Unsere Kompetenz reicht nur bis 200 000 Schilling." Lauda grinste: „Also gut: dreimal 200 000 sind 600 000 Schilling, schließlich seid ihr ja zu dritt." Zu jener Zeit warf Marlboro mit 10 000 Dollar-Sponsorverträgen pro Jahr und Fahrer um sich.

Vorbei sind die Zeiten der gigantischen Reifengelder. Die halbe Million Dollar, die Goodyear einmal Jackie Stewart für einen Dreijahresvertrag zahlte, kommt nicht wieder – und die volle Dollarmillion, die Firestone ein gleich langer Kontrakt mit dem Amerikaner Mario Andretti wert war, noch weniger. Inzwischen bekamen aber mehrere Piloten private, wenngleich relativ niedrig dotierte Goodyear-Verträge: Lauda, Regazzoni, Fittipaldi, Pace.

Begonnen hat das große Abkassieren zweifellos mit Jackie Stewart, der aber für seine Popularität (und sein Bankkonto) auch schwer genug schuftete. „Ich muß Jackie dankbar sein", grinste sein zeitweiliger großer Gegner Jochen Rindt einmal, „weil er die Preise für uns alle in die Höhe schraubt." Rindt verdiente in seinem ersten Formel 1-Jahr (1965 bei Cooper) 2000 Pfund (damals 20 000 Mark) – Jackie Stewart in seinem

ersten Formel 1-Jahr (1965 bei BRM) bereits zweimal soviel. 1966 verdoppelte BRM das Stewart-Salär auf 8000, 1967 auf 16 000 Pfund.

In seinem ersten Weltmeisterjahr (1969) war Stewart als Tyrrell-Matra-Pilot bereits bei 50 000 Pfund angelangt. 50 000 Pfund oder rund 500 000 Mark, das war eine magische Grenze, die Ende der sechziger Jahre auf den Gehaltslisten von Ferrari bereits erreicht wurde. Jacky Ickx (1968 und ab 1970) und Chris Amon (1968 und 1969) hatten Verträge über solche Summen, die Ferrari auch dem Schweizer Jo Siffert anbot.

Jochen Rindt wechselte Ende 1968 von Brabham zu Lotus, „weil ich mir's nicht leisten kann, fürs halbe Geld bei Brabham zu bleiben, wenn mir Lotus das Doppelte bietet". Rindt bezahlte für 60 000 Pfund pro Jahr (plus 10 000 Pfund WM-Titel-Prämie) mit seinem Leben.

Die Vertragssummen stiegen weiter. Emerson Fittipaldi war 1973 bei Lotus bereits bei 90 000 Pfund angelangt. Von Ken Tyrrell forderte Fittipaldi – der ihn als Stewart-Nachfolger köderte – das gleiche. Tyrrell aber wollte ihm keineswegs mehr zahlen als seinem langjährigen treuen Diener Cevert.

Tyrrell war damals bereit, das Ford-Geld (das für Stewart seit 1968 ein Teil seines Gehalts war) direkt auf Fittipaldis Gehaltskonto umzubuchen – aber er war nicht willens, Fittipaldis Sturzhelm zur Werbung freizugeben. Der Rest war eine Frage von 10 000, dann nur noch von 5000 Pfund, um die Cevert darunter gelegen hätte – für Tyrrell jedoch eine Prinzipsache. Die Idee eines Teams Fittipaldi/Cevert platzte. Jacky Ickx offerierte sich billig (für nur 15 000 Pfund), aber vergeblich – und nach Ceverts Tod fuhr Tyrrell mit Scheckter und Depailler.

„Ich zahle diesen Kerlen so wenig wie nur möglich. Ich zahlte auch Stewart so wenig wie nur möglich. Aber er war teuer genug", knurrte Tyrrell. 1975 auf dem Nürburgring klopfte Patrick Depailler, der sich unterbezahlt fühlte, bei seinem Team-Chef wegen einer Gehaltserhöhung an.

Scheckter kämpfte auf indirektem Weg um mehr Geld: Er bot sich allen Teams an, verhandelte mit allen Teamchefs, tat alles, um seinen Preis für Tyrrell in die Höhe zu treiben. „Was ihm aber", glaubt der Amerikaner Jakkie Oliver, „nicht gelungen ist." Der Südafrikaner tröstete sich mit allerlei Geschäften, seit neuestem mit „Tiger-Felgen", die unter seinem verkaufsträchtigen Namen vertrieben werden.

Die Tyrrell-Fahrer liegen gehaltsmäßig etwa in der Klasse der Shadow-Piloten Jarier und Pryce. „Wir zahlen ihnen die vertraglich zugesicherten Summen, obwohl die Benzinfirma UOP alle Sponsorgelder zurückzog", betont Shadow-Chef Don Nichols.

Bei anderen Teams hat sich eine eigentümliche Sitte breitgemacht: Der zweite Fahrer kauft sich ein und die Teambesitzer leiten dieses Geld an ihren Starpiloten weiter. Das heißt: Nummer zwei bezahlt indirekt die Nummer eins.

March handhabte diese Praxis 1972 mit Laudas berühmtem 350 000 DM-Kredit, der Ronnie Peterson zugute kam. Brabham wiederholte das Spiel 1974 mit Richard Robarts, dessen 50 000 Pfund halfen, Carlos Reutemann zu bezahlen. Und March benützte 1975 die 500 000 Mark-Mitgift Lella Lombardis zur Finanzierung von Testfahrten und zur Bezahlung ihres Landsmannes Brambilla.

Brambilla bekommt etwa 200 000 Mark. Gemessen an den fast 600 000 Mark, die Mosley dem von Lotus heimgekehrten Ronnie Peterson garantieren mußte, ist der Italiener billig. Mosley gestattet Peterson, was ihm bei Lotus („dort durfte er nur sein Unterhemd verkaufen") verboten war: Reklameaufschriften auf dem Overall. Ob aber jetzt die jeweiligen Sponsorgelder an Peterson direkt oder an March adressiert sind, weiß nur Mosley selbst.

Gunnar Nilsson verdient bei Lotus etwa soviel, wie er auch bei March mit Formel 2- und einigen Formel 1-Einsätzen verdient hätte: „50 000 Mark", rechnet Mosley. Viermal soviel wäre Lotus-Chef Colin Chapman im November 1975 James Hunt wert gewesen – bei McLaren kassiert Hunt mehr als das Doppelte. 200 000 Mark verdient der Ire John Watson bei Penske. Ursprünglich hatte Watson einen „Leibeigenenvertrag" mit Brabham-Chef Bernie Ecclestone, aber die berühmte Transferliste „à la Deutsche Bundesliga" ist seit dem Piloten-Aufstand von Watkins Glen 1975 gestorben.

Damals hatte die englische Konstrukteurs-Mafia den Wert jedes Piloten nach einem raffiniert ausgeklügelten System errechnet: 15 000 Pfund pro Jahr vertraglich garantiert, 10 000 Pfund pro Grand Prix-Sieg und 1000 Pfund pro Weltmeisterschafts-Punkt aus dem abgelaufenen Jahr.

Hätte zum Beispiel Ferrari Niki Lauda an McLaren verkaufen wollen, hätten die Italiener 15 000 Pfund plus fünfmal 10 000 Pfund plus 54 500 Pfund verlangen können. Und hätte Lauda zu Recht verlangt: „Was ich wert bin, will ich auch als Gage kassieren", hätte McLaren dem Piloten nochmals 129 500 Pfund hinblättern müssen. Aber soviel Geld hat niemand, und weil sie die Dummen gewesen wären, ließen die Fahrer das Transfersystem platzen. Die Bosse der Formel 1 hätten einander nur die fetten Pfründe zugeschoben.

Als Teamchef zahlt Ecclestone seinen Brabham-Piloten Carlos Pace 200 000 und Carlos Reutemann 250 000 Mark Jahresgage, dafür ist die Inflationsrate in Argentinien auch weit höher als in Brasilien. Das ist ein Grund dafür, daß der sensible „Indianer" aus Santa Fé derzeit alles andere als glücklich ist. Sponsor Martini (Jahresbeitrag: 1,5 Millionen Mark) zahlt überdies Werbegelder für die beiden Piloten plus Bonusgelder für Placierungen unter den ersten drei – für die Brabham-Alfa-Piloten, deren Autos bisher nicht gehalten haben, was sie versprachen, momentan aber kaum erreichbare Ziele.

Was Grand Prix-Stars 1975 an Preisgeldern verdienten

1.	Niki Lauda	435 890 DM
2.	Carlos Reutemann	331 124 DM
3.	Emerson Fittipaldi	323 781 DM
4.	James Hunt	308 048 DM
5.	Clay Regazzoni	272 106 DM
6.	Jody Scheckter	270 363 DM
7.	Jochen Mass	269 578 DM
8.	Carlos Pace	258 815 DM
9.	Patrick Depailler	246 606 DM
10.	Tom Pryce	217 260 DM

Emanzipation mit 850 PS

Erstmals startete bei einem amerikanischen USAC-Rennen eine Frau.

Ungewöhnliches bot der erste Lauf zur amerikanischen USAC-Meisterschaft in Phoenix/Arizona, die mit Autos der Indy-Formel ausgetragen wird: Erstmals war eine Frau am Start. In der amerikanischen Rennsport-Szenerie ist so etwas durchaus nicht an der Tagesordnung, denn noch vor fünf Jahren war es Frauen sogar untersagt, sich allein an den Boxen aufzuhalten.

Die 35jährige Arlene Hiss, von Beruf Hochschullehrerin, emanzipierte sich in einem Offenhauser Eagle-Monoposto, dessen Turbomotor rund 850 PS leistet. Für die große Aufgabe bereitete sich die amerikanische Rennamazone in mehreren Fahrerlehrgängen vor, die jeweils von Spitzenfahrern geleitet wurden.

Daß die Pilotin gegen die ausgekochten Profis der USAC-Serie keine Chance hatte, zeigte sich bereits in der Qualifikation. Für die Startaufstellung placierte sie sich als Vorletzte von 22 Startern. Reportern erklärte die Pädagogin vor dem Rennen, sie wolle es während des Laufes ruhig angehen lassen, um Schäden zu vermeiden.

Tatsächlich war Arlene Hiss zu langsam. Gegen Ende des Rennens bedeutete ihr die Rennleitung durch die schwarze Flagge, daß sie zu gemütlich fahre und aus dem Rennen genommen werde. Nach Verhandlungen mit der Rennleitung wurde es ihr aber doch noch erlaubt, das Rennen fortzusetzen, das sie dann mit 22 Runden Rückstand auf den Sieger beendete.

Für die zweite Überraschung sorgte das Team von Parnelli Jones, dessen Cosworth-getriebenes Auto mit Al Unser am Steuer die beste Startposition herausfuhr. Die Zuschauer wunderten sich darüber, denn der Liebling der Massen, Bobby Unser, stand nur auf Platz zwei neben seinem Bruder.

Erste Frau im Indy-Auto: Arlene Hiss

Der zum zweiten Mal im Parnelli-Auto eingesetzte aufgeladene Cosworth-Motor hat gegen die ansonsten vorherrschenden Offenhauser-Turbomotoren einen großen Vorteil: Er ist viel leichter. Glück hatte Al Unser allerdings nicht. Er wurde nur Vierter, während Bobby diesen ersten Meisterschaftslauf gewann.

Bobby Unser kam bei diesem Erfolg seine Routine zustatten. Als sich Tom Frantz acht Runden vor Schluß mit seinem Eigenbau-Monoposto drehte und das restliche Feld aufgrund der gezeigten gelben Flagge das Tempo drosseln mußte, reagierte Unser auf das anschließende Signal freie Fahrt (grüne Flagge) am schnellsten und ließ sich die Führung nicht mehr nehmen.

Für die englische Motoren-Fabrik Cosworth war der vierte Platz von Al Unser freilich dennoch ein Erfolg. Der eigens für das Rennen aus England angereiste Cosworth-Vertreter Bill Brown flog zufrieden und in der Hoffnung nach Hause, daß sich die Aufträge für ein Cosworth-Triebwerk in Indy-Ausführung häufen werden.

John G. Rettie

Fotos: Rettie

Ermahnung für zu langsames Fahren: Arlene Hiss (Nr. 51) kam 22 Runden hinter dem Sieger ins Ziel

ZÜNDAPP-
6-PS-Bootsmotor

- Mit Vor- und Rückwärtsgang
- Lichtanlage 12 V/20 W oder 60 W
- umweltfreundlich: Mischungsverhältnis 1:50
- auf allen deutschen Gewässern führerscheinfrei

Verlangen Sie unverbindlich ausführliche Informationen von Abt. D 09 ZÜNDAPP-Werke GmbH · 8000 München 80

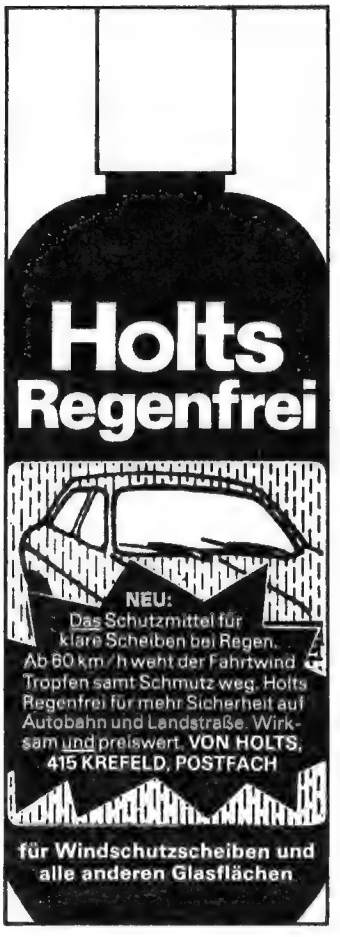
ZÜNDAPP

SIZILIEN
UND ÜBER'S GANZE MITTELMEER

Tägliche Abfahrten mit modernsten Roll on/off-Fährschiffen.
Z. B. Neapel–Palermo schon ab DM 198,– (1 Pers. + 1 Pkw).
R. Calabria–Catania ab DM 90,–.
Außerdem: Tunesien, Sardinien, Korsika, Malta.

Fachliche Beratung und Buchung in jedem guten Reisebüro oder beim Generalagenten für Deutschland
Karl Geuther & Co., Großer Hirschgraben 20–26,
6000 Frankfurt/Main, Tel. (06 11) 28 25 18

tirrenia



Das anspruchsvolle Geschenk-Set für sie u. ihn: 1 Marken-Armbanduhr (17 Steine) mit Kalender und verstellbarem Metallband. 1 nachfüllbares Gasfeuerzeug u. 1 Vierfarb-Ganzmetallschreiber. Alles in eleganter Ausführung, die einen so günstigen Preis niemals vermuten läßt! **NUR DM 59,—.** Bitte notieren Sie, ob für die Dame oder den Herrn erwünscht.
Erber-Versand, Wickingstr. 1, 4540 Lengerich

ohne Hotelkosten reisen
Wohn- u. Schlaf-Einrichtung VW
Dachhubfenster • Gardinen • Radhalter am Bug • Seitenfenster f. Kastenwagen • Innenverkleidung • Vorzelte
76er PROSPEKTE GRATIS
3 HANNOVER · IKARUSALLEE 10

Bitte ausfüllen, ausschneiden und einsenden an: DIE WELT, Abt. Stellenservice, 2 Hamburg 36, Postfach

Mehr als 70 Prozent aller WELT-Stellenangebote stehen gleichzeitig in keiner vergleichbaren Zeitung. Sie finden sie nur in der WELT.

Wertscheck für Berufs-Chancen in der Industrie, im Handel, beim Staat

Bitte schicken Sie mir vier Gutscheine für je 1 Exemplar einer WELT-Samstag-Ausgabe mit dem großen überregionalen Stellenanzeigenteil für Fach- und Führungskräfte.

Name: _____

PLZ/Ort: _____

Str./Nr.: _____

_____

DIE WELT

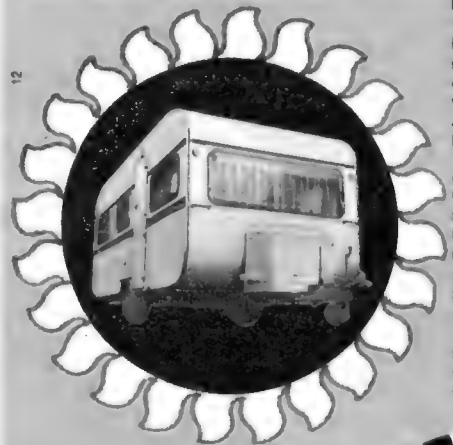
Wir senden Ihnen gratis das Informationspaket über

Das große europäische Wohnwagenprogramm

Senden Sie einfach den Gutschein ein. Das GROSSE KNAUS-INFORMATIONSPAKET einzigartig! Denn die KNAUS-Firmengruppe stellt Ihnen damit ein Wohnwagenangebot vor, das optimale Auswahlmöglichkeiten bietet:

die Programme der großen Marken KNAUS, WOLF und SCHWEIKERT! Dazu Informationen über GREYHOUND-Markenvorzelte und KNAUS-Komfort-Campingplätze.

Besser können Sie über Caravaning wohl kaum informiert werden ...



KNAUS
KNAUS-Gruppe
8703 Ochsenfurt
Postfach 130

Senden Sie mir gleich das GROSSE KNAUS-INFORMATIONS-PAKET mit allen wichtigen Einzelheiten.

Name _____

Ort _____

Straße _____

Gutschein

Die Zeitnehmerin

Michèle Dubosc: eine Dame im rauhen Grand Prix-Geschäft.

Sie kennt alle: die Fahrer von Moss bis Fittipaldi, die Strecken von Buenos Aires bis Watkins Glen, die Wagen und die Manager. Und alle kennen sie: Michèle Dubosc, 42. Wer sie nicht kennt, ist Außenseiter in der Szene. Die Französin Michèle ist kein Groupie, sie gehört nicht zu den weiblichen Trittbrettfahrern, die den Vollgas-Athleten bei jedem Rennen ihre Reize offerieren. Michèle ist keine Statistin, keine simple Dekoration für den Rennzirkus, sie spielt eine Hauptrolle.

24 Stunden-Rennen sind eine harte Sache. Alle arbeiten bei dieser Quälerei im Schichtdienst. Michèle nicht. Sie sitzt 24 Stunden in den Boxen auf einem Stuhl und führt die Rundentabelle. Essen darf sie: Während sie schreibt, wird sie gefüttert wie ein Säugling. Aber sie darf nicht trinken, und auch Toilettenpausen sind für sie in Le Mans nicht eingeplant. Es gibt viele, die sie bewundern, wenn sie mit einer Stoppuhr zwei Stunden lang die Trainingsrunden aller Wagen nimmt, komplett und ohne Fehler. In dieser Disziplin ist sie überlegen. Sie besiegt die Computer und macht aus stolzen Zeitnehmern verstörte Anfänger. Wenn die Automaten versagen und sich die offiziellen Uhrendrücker im Zahlengewirr verfranzen, bringt ein Blick in ihre Tabelle wieder Ordnung in das Chaos.

Seit 1960 stoppt Michèle bei Rennen Rundenzeiten. Seit acht Jahren arbeitet sie in der Formel 1. Kein Zweifel – Michèle ist in diesem Job ein Profi. Doch sie wird wie ein

Genauer als der Computer: Zeitnehmerin Michèle Dubosc.

Fotos: Krälling

Einer der neuen t.e.-Caravans ist Ihr persönlicher Spar-Caravan.

In der neuen Serie '76 sind die erfolgreichen t.e.-Caravans noch weiter verbessert: Noch komfortabler, noch praktischer, noch mehr auf Ihre Wünsche zugeschnitten. Der Richtige für Sie ist dabei. Durch seinen supergünstigen Werksnettopreis und die Komplett-Ausstattung wird er zu Ihrem persönlichen Spar-Caravan. Fordern Sie den kostenlosen Farbkatalog an. Schreiben Sie uns, oder rufen Sie an.

t.e.-Caravans GmbH
433 Mülheim
Kölner Straße 37
Tel. (0208) 485051

te CARAVANS

Groß zum Wohnen — Klein zum Reisen!

● Stabilbau-Caravan ● problemloser Aufbau ● 2 Typen 6 bis 18 qm ● bis 7 Schlafplätze ● kein fahrbares Zelt ● Farbprospekt anfordern ● 10 Jahre Garantie! ● ab DM 4000.–

REIMANN FALT CARAVAN

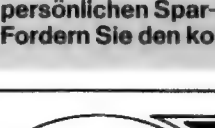
ZELTCARAVAN DM 1495.–
8705 Zeilingen/Main
Würzburger Strasse 222

Motorboote, Daycruiser, Motoryachten international anerkannter Werften finden Sie in unserem riesigen Lieferprogramm: SEA RAY, ALMARINE, LARSON, ALI CRAFT, BOSTON WHALER u. a. Foto: SRV 200, ein Sportboot der weltberühmten SEA RAY-Flotte. Fordern Sie Farbprospekt und Preislisten, auch über Trailer, Ausrüstung und Zubehör. Schreiben oder besuchen Sie uns: Wir stehen Ihnen gern zur Verfügung: ständige Bootsausstellung in Hallen auf über 2200 qm Fläche.

E. BAENSCH
Bootsimport, Abt. T3
EKKEHARD BAENSCH
Bad Nenndorf, Rotrehre 2-4
Tel. 0 57 23 / 30 06 / 6, Telex 97 22 97

Laigueglia - Blumenriviera
Hotel Windsor. Direkt am Meer. Ruhige Lage. Zimmer m. Bad. Privatstrand

---



Dethleffs '76

Der Dethleffs-Start in die neue Saison

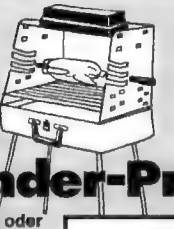
Noch schöner, noch attraktiver, noch preiswerter die Caravans der Saison 1976!

z. B. Camper Luxus 390 nur DM 7295.– (empf. Preis) einschl. Kühlschrank ● Gasheizung ● Geteilte Eingangstür ● Doppelfenster ringsum ● Gaslampe ● el. Wasserversorgung und vieles mehr!

Fordern Sie gleich kostenlos Farbkatalog an!

Dethleffs Wohnwagen KG
7972 Isny/Allgäu, Postfach 1180 B

Der Super-Sommer-Gasgrill – jetzt zum Super-Sonder-Preis.



Der ideale Gasgrill zum Grillen, Braten, Kochen und Heizen – zusammenlegbar in Kofferform. Mit wirkungsvollem Infrarot-Gasstrahler – besonders praktisch durch Mehrzweck-Bauweise.

Wir bieten 500 Stück zum Sonderpreis an: Nur DM 99,50. Bestellen Sie schnell telefonisch oder schriftlich – 500 Stück sind schnell ausverkauft. Versand per Nachnahme zzgl. Versandkosten. Der neue Zubehörkatalog Sommer 76 kommt mit.

t.e.-Zubehörzentrale
Kölner Straße 37
4330 Mülheim
Tel. (0208) 485051

te CARAVANS

Glastron
Qualitäts-Boote
31 Modelle
Bootsimport B. Tibus
3422 Bad Lauterberg/Odertal
Tel. 0 55 24 / 38 85

SPORT MUHL bringt 1976:

Vom Motorboot ab 2,4 m bis zum Kajütkreuzer 9,3 m.
Weltgrößter Hersteller

REINELL

Alleinimport: SPORT MUHL
351 Hann.-Münden · ☎ 05541/80 45
3-Flüsse-Stadt bei Kassel.
Großes Lager an Gebrauchtobjekten u. Gelegenheiten.
Ständige Bootsausstellung, sonn- u. feiertags geöffnet.
Beratung 11-13 Uhr.

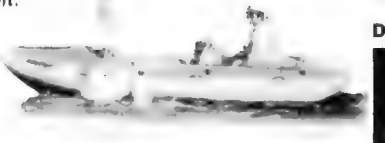
Segeln, Wasserwandern, Wasserski. Ihr ZEPHYR-Boot bietet alles perfekt – aber ohne Liegeplatz-Problem.

Urlaub am Wasser, und dann ohne Boot? Nie wieder! Zephyr-Boote brauchen keinen Liegeplatz und reisen im Kofferraum oder auf dem Autodach. Problemlos. Und Zephyr-Sportschlauchboote bieten jeden Bootssport perfekt. Sie kommen aus einer der größten und ältesten Schlauchbootwerften. Das bedeutet: Garantie für Qualität und Sicherheit.

Alles über Sportschlauchboote im großen Zephyr-Prospekt.

Gratis-Gutschein
für den großen farbigen Zephyr-Bootskatalog

zephyr



DSB – die Spezialisten für Schlauchboote seit 1931!

Deutsche Schlauchbootfabrik
Hans Scheibert
D-3457
Eschershausen
Postfach A 5
☎ (05534) 551

DSB
Continental

Die Zeitnehmerin

Amateur bezahlt: Man ersetzt ihr die Spesen. Doch damit ist sie zufrieden, weil sie die Rennen und die Arbeit an den Boxen braucht. Ihren Lebensunterhalt muß sich Michèle Dubosc bei Matra verdienen. Für die Rennen nimmt sie sich Urlaub von ihrem Schreibtischdienst in Velizy. Hier überprüft sie während der Woche Garantieschäden, die dem Werk über Matras Straßenautos gemeldet werden, und fertigt darüber Statistiken an.

Ihre Jugend verlief alltäglich, fast wie ein Dutzendfall. Nach dem Abitur studierte sie Industriedesign und arbeitete anschließend redlich in der französischen Industrie: Sie entwarf Heizkörper und Wasserpumpen. 1956 wurde ihr Lauf ins bürgerliche Leben gestoppt: Michèle erlebte die Mille Miglia und war begeistert: „Begeistert von den Rennwagen, die über die schmalen italienischen Straßen rasen – welch ein Abenteuer." Die Mille Miglia machte sie zum Rennfan. Michèle begann Rallyes zu fahren und erhielt einen Platz in den Damenteams von Simca und Triumph.

1960 gewann sie zusammen mit Marie Claude Beaumont auf einem Camaro die Damenwertung der Tour de France. Das war ihr letzter Sieg im Rallyesport, denn sie lernte einen Mann kennen – José Rosinski, heute ein bekannter Fachjournalist, damals ein Talent in der Formel Junior und der Formel 3. Michèle: „José sagte mir, ich sollte mit dem Rallyefahren aufhören und mit ihm zu den Rennen fahren." Michèle erfüllte diesen Wunsch. In jener Zeit lernte sie, wie man Zeiten stoppt und Tabellen schreibt.

Nach vier Jahren trennte man sich. Michèle fand Arbeit bei Renault Alpine und später bei Matra. Dort managte sie das Rennteam: Sie reservierte Hotels, buchte die Flüge, handelte mit den Veranstaltern um Startgeld für Wagen und Fahrer.

Als Matra aus der Formel 1 und den Sportwagenrennen ausstieg, wollte Michèle sich keinesfalls von den Rennen trennen, vor allem nicht von der Fahrerweltmeisterschaft: „Die Formel 1 ist ein sehr guter Wettbewerb. Fast alle Grand Prix-Wagen sind gleichwertig. Das ist bei den Sportwagen nicht der Fall, dort gibt es nur drei oder vier gleichwertige Wagen, der Rest des Feldes fährt hinterher." Sie blieb im Grand Prix-Geschäft, denn man engagierte sie bei Tecno. Doch das Tecno-Projekt wurde ein Schlag ins Wasser, Wagen und Motor waren eine Fehlkonstruktion.

Michèle mit Laffite, Brambilla und Hunt (v. links)

Tecnos Stolz war verletzt, man schämte sich so sehr, daß man bei einigen Rennen nicht antrat. Die Veranstalter wurden informiert, aber nicht die hauseigene Zeitnehmerin. Michèle reiste nach Schweden, Italien und Deutschland, aber ihr Team war nicht da. „Da bin ich zu Brabham-Chef Bernie Ecclestone gegangen und habe ihn gefragt, ob er nicht eine gute Zeitnehmerin braucht." Ecclestone war einverstanden und Michèle stoppte in drei Rennen die Zeiten für Reutemann und Hill. Ein Jahr später wurde sie Mitglied in der Hesketh-Truppe: „Die zwei Jahre im Team von Alexander Hesketh waren die lustigsten, die ich in der Formel 1 erlebt habe." 1976 arbeitet sie wieder für Franzosen, für Ligier.

Auf der Bühne der Grand Prix-Rennen sind Männer die Artisten. Michèle hat bei den Stars eine Sonderstellung: Sie wird als Frau an den Boxen akzeptiert und hat ihren festen Platz. Sie ist Gesprächspartner im brancheneigenen Kauderwelsch, Seelenmasseur und auch zu rüden Späßen bereit. Sie ist ein Kamerad, mehr Kumpel als Frau.

Michèles Beziehung zu den hochkarätigen Lenkradderhern ist ohne Mythos: „Ich bewundere Männer, die etwas Außergewöhnliches leisten. Rennfahrer gehören dazu. Es gibt sicher auch andere Berufe, in denen ich Menschen bewundern könnte. Aber bei mir ist alles auf den Rennsport konzentriert. Ich war fast mein ganzes Leben in diesem Metier beschäftigt. Dort sind auch meine Freunde, mit denen ich über alles spreche, was mich interessiert. Deshalb ist der Rennsport für mich alles im Leben." Liebesaffären zwischen ihr und den Fahrern haben nie stattgefunden: „Dafür muß mir ein Mann körperlich gefallen. Bei einem Fahrer war das noch nie der Fall. Im Gegensatz dazu gibt es ein paar Mechaniker, mit denen ich befreundet war. Aber das war nur aus Spaß."

Sie bedauert die „Boudins": Springfedern oder Blutwürste, sagt Michèle, wenn man sie nach den Mädchen fragt, die bei den Rennen auf ein ermunterndes Lachen der Fahrer warten. „Sie sind dumm. Sie verkaufen sich für ein bißchen Publicity."

Michèle Dubosc lebt allein. Das soll auch so bleiben: Sie war zu lange Einzelgänger, um sich noch einmal nach einem anderen Menschen zu richten. Sie, eine Frau im Herrenclub der Rennbranche, glaubt, daß Frauen, die sich hinter das Lenkrad eines Grand Prix-Wagens klemmen, Illusionen haben: „Der Formel 1-Sport ist eine Ausnahmesituation. Männer reagieren dort schneller und cleverer. Ich habe oft mit Lella Lombardi, der augenblicklich einzigen Frau in diesem Sport, darüber gesprochen. Sie glaubt, daß sie mit einem Grand Prix-Wagen so gut wie ein Mann fahren kann. Das ist falsch. Das bedeutet nicht, daß Frauen schlechtere Autofahrer sind als Männer, aber in Ausnahmesituationen sind sie eben schwächer."

Michèle will noch lange zu den Rennen reisen. Solange, bis der Arbeitsrhythmus der Branche sie in die Knie zwingt. Sie wird weiter ihren Urlaub verbrauchen, um an den Boxen von der Sonne gequält, von der Kälte geschüttelt und vom Regen aufgeweicht zu werden. Sie wird sich durch die langen Nächte stoppen und schreiben, wird weiter den Lärm und den Rummel erleben und bei allem sagen, daß das für sie einfach ist: „Wenn ich an den Boxen bin, spüre ich keine Kälte und keine Erschöpfung. Es macht mir nichts aus. Deshalb ist es leicht und einfach für mich. Ich habe ein Leben, das mir Spaß macht. Geld spielt dabei keine Rolle. Ist das nicht toll?" *Burkhard Nuppeney*

OPEL Sport-betreuung

Opel versucht, zwischen Eismeer und afrikanischen Wüsten Publicity für seine Modelle zu machen. Mit welchen Mitteln das angestrebt wird, schildert ein sport auto-Blick hinter die Kulissen von Rennwerkstatt und Management.

BMW liefert werksseitig keine sportlichen Wagen mehr und überläßt das Verbessern seiner Autos den Tunern. sport auto untersuchte, ob GS Tuning das am besten kann!

Aktueller Rennbericht in Farbe! Alles über die Hockenheim-Gefechte in der Formel 2. Und: Wer wird Scirocco-König?

Dazu: Weshalb Lauda in den USA nicht siegen konnte ● Wie Porsche tricksen muß ● Warum in Monza die Motoren platzen ● Wieso Topstyler Colani nur Kritik an Autos kennt ● Lustigstes Poster der Welt: Formel I-Fahrer privat.

Heft 5 ab 28. April bei Ihrem Zeitschriftenhändler.

sport auto

Das Magazin für Autofans von der MOTOR-PRESSE STUTTGART

Gutschein sport auto

Bitte ausschneiden und einsenden an MOTOR-PRESSE STUTTGART, Postfach 1042, 7 Stuttgart 1.

Ich möchte sport auto näher kennenlernen.
Bitte schicken Sie mir kostenlos ein neueres Exemplar.

Meine Anschrift:

Name/Vorname

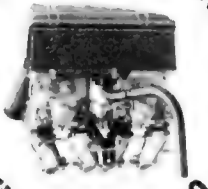
Straße/Hausnr.

PLZ/Ort ams 9

ABARTH

Hochleistungs-Auspuffanlagen

WEBER-VERGASERANLAGE TÜV-geprüft



für Audi 80 + 50

Hochleistungs-Zündkerzen

NGK

SPRINT Luftfilter

WEBER Vergaser

ABARTH-Hochleistungsauspuffanlagen für bessere Beschleunigung. Das bedeutet Sicherheitsreserve beim Überholen. Lange Lebensdauer, sportlich-elegante Chrom-Doppelendrohre. Für über 100 PKW's TÜV-zugelassen (Allg. Betriebserlaubnis).

Bis 25% Leistungssteigerung für AUDI 80: ABT-Tuning m. TÜV-Gutachten u. Abgastest. 1 Block: 2 Weber-Vergaser 40 DCOE, Ansaugkrümmer, Spezial-Luftfilter. — Vergaser fertig eingestellt. Nur anflanschen, fertig! „Sport Auto" schreibt: „Man kann sagen, daß dieses ABT-Tuning das Effektivste ist, das wir je testeten."

NGK-Zündkerzen für höchste Leistung, mit extrem hohem Wärmebereich dank Kupfer-Nickel-Elektrode. Kein Verölen, kein Überhitzen.

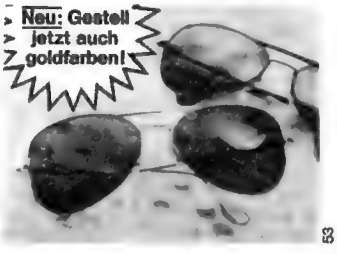
SPRINT-Luftfilter bringt Mehrleistung, da Luftwiderstand reduziert. Superleicht, Filtereinsatz auswaschbar und immer wieder zu verwenden.

WEBER-Vergaser, elastisches Fahren, lochfreies Beschleunigen, wirtschaftlich im Verbrauch. Für Spitzenleistungen. Nicht mehr aus dem Motorsport wegzudenken.

Prospekte kostenlos – bitte PKW-Type angeben.

NÖLDEKE GM BH

775 Konstanz, Theodor-Heuss-Str. 38, Postfach 5130



Pilotenbrillen US Air Force-

Form: federleicht, farbtreu, polarisierend. Gläser: fünfschichtig, splitterfrei, hoch kratzfest. Gestelle: biegsam, passen jeder Kopfform. Mit Etui.

Modell D-110 Gestell silberfarben **DM 39,50**
Modell D-110/S Gestell mattschwarz **DM 44,50**
Modell D-110/G Gestell goldfarben **DM 49,50**

NN-Lieferg. + Versandkosten, 14 Tage Rückgaberecht. Postkarte an Aviarichter, Am Wald 47, 75 Karlsruhe 31 Eilbestellungen: Tel. (07 21) 7 30 73 (Tag und Nacht)

AVIARICHTER · Geräte für die Luft- und Raumfahrt

Hotel Sylter Hof

Telefon 030/213 20 01 Telex 0183317
Kurfürstenstr. 116
1000 Berlin 30

Kurzurlaubsort Berlin!
Hier ist immer was los. Im Sommer wie im Winter. Einkaufen, bummeln, ausgehen. Wir haben mehr Bäume, Grünflächen u. Seen als Sie glauben. Nachtleben rund um die Uhr. Und wohnen im Sylter Hof. Modern, gepflegt und elegant. 180 Betten. Alle Zimmer mit Bad u. WC, Radio u. Telefon. Doppel 94,–, Einzel 62,– incl. Frühstücksbüffet. Im Juli, August u. Dezember 25% Nachlaß gegen Vorlage dieser Anzeige. Bitte verlangen Sie Informations-Material.

Auto-Schonbezüge

Lammfell-Bezüge

ab Fabrik — sehr preisgünstig. Für 950 Automodelle in vielen Qualitäten und Farben lieferbar

Senden Sie kostenlos
und unverbindlich die neue Musterkollektion mit Preisliste sowie den Farb-Prospekt mit Auto-Sitzpolzen.

Name

Straße

( )

Ort A 21

ERICH HUND
LOHSTR. 1-2 Abt. A 21
325 HAMELN
Telefon 0 51 51 / 76 25
Spezialfabrik für Auto-Schonbezüge

Die Neue UZ
Sicherheits-Abschleppstange o.k.
ist du!

TÜV-geprüft
Prospekt bitte anfordern
E. Uebler · Autozubehör-Fabrik
8521 Mohrendorf · Telefon 0 91 31/4 58 80

Auto Markt

Bezugsquellen Günstige Gelegenheiten

H = Gewerbliche Anzeigen, die nur mit Telefon-Nummer erscheinen.

Preisliste: Nr. 29
gültig ab 1. Januar 1976

Anzeigenschluß für die nächsten Ausgaben

Heft 11 erscheint am 22. 5. 76
Anzeigenschluß am 29. 4. 76
Heft 12 erscheint am 5. 6. 76
Anzeigenschluß am 12. 5. 76
Heft 13 erscheint am 19. 6. 76
Anzeigenschluß am 25. 5. 76

Alfa Romeo

AUTO NEUSER
● verkauft laufend günstige
● ALFA-ROMEO
● UNFALLWAGEN
85 Nürnberg, Röthensteig 2–4
Telefon: 0911/36949 - 533539

Wer macht TÜV-Eintrag AR m. Verbreiterg. 7" od. 8" AR GTV 1600? R. Roesner, Farnstr. 36, 2 Hamburg 63. 60 264

Zagato 1.3, Mod. 72, weiß, Bestzust., SP.-Felg., 6800.–. 0 88 56/31 73 a. 19h. 60 266

Alfa-Barankauf Telefon 0 70 42/76 47 60 835 H

Alfa 1600 GR 1-Rennmotor, 146 DIN-PS, mit TÜV-Segen, straßentauglich, 1 Rennen gelaufen, neuwertig DM 2000.–. Tel. 02 41/7 27 30. 60 267

Alfa AT-Motore, 1300 bis 2 Ltr., mit Gar. zu verk. Tel. 0 26 24/73 18 n. 19h. 60 780 H

Alfa 2000 GTV, 10. 75, 4000 km, HH, Einspr., Col., Klima, Ster.-Rad.-Cass., NP 23 000.–, günst. abzgb. 07361/74704. 60 781

Alfetta-GT, EZ 2/76, Alfa-rot, 5000 km, autom. Gurte, Colorglas, Quarz-Zeituhr, Öl-Temperaturanz., dt. 14 Watt Stereo-Radio m. Cass.rek., 4 Lautspr., Unterbodensch., Hohlraum, wie neu, zu verkaufen. Tel. 0 21 51/3 44 57 od. 75 42 91. 60 782

Alfa Romeo Zagato, Bj. 71, 1. Hand, Motor ca. 40 000 km, 7500.– DM. Tel. 05 31/32 95 00. 60 638

ALFETTA 1.8, Bj. 10.73, 52 000 km, Bestzust., v. Extras, VB 8450.– DM. Tel. 0 76 27/24 77. 60 639

Neuteile für 1300–2000 Alfetta u. Sud, Kolben u. Büchsensatz ab DM 195.–, Auspuff kompl. DM 195.–. Bitte Preisliste anfordern. Tel. 0 26 31/5 30 18. 60 210 H

1600 Spider, 6/74, 39 000 km, 9750.–. Kuhlemeier, Versmold, Knetterh. 51. 60 640

Giulia 1300, Bj. 75, weiß, 16 000 km, Radio, unfallfrei, aus 1. Hd., DM 8800.–. Tel. 0 70 44/68 27. 60 641 H

4 Alfa-Stahlfelg. 6 x 14 m. Bereifg. 185/70R14 (60%). 0 70 43/62 13 n. 18 h. 60 642

ALFA 1900, Bj. 51, 80 PS, stillgel., gut erh., f. Liebh., Chiffre A 9/60 643

Geheimtip! Zahlen Tageshöchstpreise in bar für Ihren Alfa Romeo. Tel. 07 11/29 13 24 od. 22 49 73. 60 268 H

ALFA-Gebrauchtteile zu verk. Unfallwagen gesucht.
Norbert Schmidt, 415 Krefeld, — Meisterbetrieb —
Ispelstraße 35, Telefon 0 21 51 / 3 59 94

Alfa 1300 GTJ, Bj. 71, div. Extras, TÜV 3/78, VB 6200.–. Tel. 06 71/9 65 65 bis 15 Uhr. 60 269

2000 GTV, Bj. 6/72, 72 000 km, 6" Ronal, 185/70, dunkelbraun-met., Bestzustd., 70 000.– DM. 0 53 61/7 63 67. 60 270

A R 2000 GTV, Bj. 11/75, 63 000 km, blau-met., Klima, LM-Felg., Radio, viel Zubehör, optimaler Zustand, zu verk., NP ca. 24 000.–, VB 17 900.– DM. Tel. 02 11/3 38 21 ab 17 Uhr 31 39 66. 60 145

Alfetta, 74/75, blau-met., 24 000 km, neuw., w. Dienstwg. abzgb. 0241/14298. 60 146

Alfa-Gebrauchtteile zu verkaufen. Unfallwagen ges. Tel. Solingen 4 53 07. 60 211 H

Montreal, 5/75, 11 000 km, silber-met., Klimaanl., Stereo-Radio-Rekorder, alle Extras, 2. Wagen, Festpreis DM 24 000.–. Tel. 0 22 71/5 27 49. 60 423

Alfa GTA, techn. einwandfr., TÜV 7/77, 1750-Mot., ALU-Kaross., Auto-Delta Fahrgest., Compagnolo-Felg., 185/70, DM 3900.–, ALU-Kaross. auch getrennt abzgb., 1500.–. T. 0421/50 28 79. 60 424

AR-Motor 2000, 0 km, Dell'Orto-Verg., auf Wunsch mit 150 PS-Kopf. Tel. 06 11/78 86 79. 60 425

2000 Berlina, Mod. 75, 35 000 km, gen.-überholt, Radio, u. a. Zubehör, Gesamtzust. 1a, VB 10 500.– DM. Tel. 0 60 84/21 53. 60 426

Montreal, 75/76, 8000 km, braun-met., fast fabrikneu, NP 40 000.– DM für 24 800.– DM per sofort abzugeben. Tel. 05 11/71 53 21 od. 66 21 33. 60 427

Alfa-Barankauf. T. 0 71 83/70 55. 60 209

Alfetta 1.8, Bj. 4/75, 22 000 km, div. Extras, DM 11 000.– zu verkaufen. Tel. 0 77 35/29 93. 60 428

Wenn Alfa Romeo dann
AUTOHAUS ISERT
Rufen Sie uns an: 09229/380
60 144

Alfa 2000 GTV, 4/74, 45 000 km, alfa-orange, mit Radio, Cassettenrecorder Stereo, Pr. VB. Tel. 0 26 42/2 29 98, werktags 9–18 Uhr, außer mittags. 60 429

Alfetta GT, 75, 23 000 km, blau, Col., u'sth., VB 14 800.–. T. 06 81/85 23 31. 60 430

Neuteile u. AT-Motoren m. Garantie s. preisgünstig, tägl. Expreßvers. Fa. Brunati, Grempstr. 21, 6 Frankfurt/M., Tel. 06 11/77 34 75. 60 431 H

ALFA ROMEO AT-MOTORE 1300, 1600, 1750 u. 2000, Prüfstand gel., m. Gar. zu verk. Tel. 0 60 73/95 07. 60 212 H

Amerikanische Wagen

Monza 2+2, neu, nur 19 000.– DM. H. Schmitz MG 2, Tel. 0 21 66/3 21 21. 60 148

Suche Gebrauchtteile f. Camaro, Bj. 67/68. Tel. 0 81 31/1 09 54. 60 271

Chevrolet Impala, Motor, Blechteile. Tel. 0 28 26/2 77. 60 272

Verkaufen. Suchen. Tauschen. Schnell und erfolgreich.

In Deutschlands größtem Automarkt. Sie erreichen mit Ihrer Gelegenheitsanzeige über 3 Mio. Autofahrer.

Berechnungsbeispiele:

private Gelegenheitsanzeigen (inkl. MWSt).

1 Zeile	=	3 mm	DM	18,90
2 Zeilen	=	5 mm	DM	31,50
3 Zeilen	=	7 mm	DM	44,10
4 Zeilen	=	10 mm	DM	63.–
5 Zeilen	=	12 mm	DM	75,60
6 Zeilen	=	15 mm	DM	94,50

gewerbliche Gelegenheitsanzeigen (zuzügl. MWSt).

1 Zeile	=	3 mm	DM	37.50
2 Zeilen	=	5 mm	DM	62.50
3 Zeilen	=	7 mm	DM	87.50
4 Zeilen	=	10 mm	DM	125.
5 Zeilen	=	12 mm	DM	150.
6 Zeilen	=	15 mm	DM	187.50

Anzeigen-Bestellschein auto motor sport für eine Gelegenheitsanzeige

Bitte in Druckschrift und mit Kugelschreiber ausfüllen. **(Pro Buchstabe, Satzzeichen und Wortzwischenraum ein Kästchen).**

Motor-Presse Stuttgart, Anzeigenabteilung, 7 Stuttgart 1, Postf. 1042, Tel.: 07 11/21 42-2 58 o. 2 62

Diese Anzeige soll ab der nächstmöglichen Ausgabe unter der Rubrik _____

(Eigenständige Rubrik, wenn mindestens drei Anzeigen vorliegen. Sonst Veröffentlichung unter „Verschiedene")

_____mal unverändert erscheinen.

Kosten: DM 6,30 (für Privatanzeige) inkl. MwSt., DM 12,50 (für gewerbl. Anzeige) zuzügl. MwSt., für 1 mm Höhe bei 43 mm Breite. (1 Druckzeile = 3 mm Höhe.) Bei Chiffre-Anzeigen (nur zulässig bei Privatanzeigen), erhöht sich der Preis um DM 5,– inkl MwSt.

Anzeigentext: ☐ Privatanzeige ☐ Gewerbl. Anzeige

Die Anzeige soll: (Bitte nur eine der 3 Möglichkeiten ankreuzen)
☐ mit folgender Anschrift ☐ nur mit meiner Tel.-Nummer ☐ unter Chiffre erscheinen.

Name/Vorname/Firma

Straße/Nr.

PLZ **Ort**

Rechtsverb. Unterschrift

Datum ams 9/76

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf auto motor und sport

Vergleichen Sie!

Camaro LT Coupé	DM 21 090,–
Firebird Formula 400	DM 22 644,–
Corvette Stingray	DM 32 750,–
Nova „Concours"	DM 20 868,–
Mercury Monarch Ghia	DM 21 650,–
Caprice Classic Lim.	DM 24 975,–
Caprice Station Wag.	DM 25 530,–
Oldsmobile Cutlas	DM 24 420,–
Cadillac Eldorado	DM 41 625,–
Lincoln Cont. Mark IV	DM 45 732,–

1976er Modelle. Direktimport Neuwagen m. Export-Ausstattung inkl. TÜV, Zoll, Frachtbrief, Mwst. Alle weiteren Modelle auf Anfrage

USAutomobile

MAAK + CO 2 Hamburg 1 · Amsinckstr. 39 (ADAC-Haus) · Tel. (040) 24 34 38 + 24 35 01

Amerikanische Neuwagen-76er Modelle

Chevrolet		Pontiac		Buick		Oldsmobile	
Camaro LT, 2t., Cpé.	US$ 7455,-	Sunbird	US$ 7335,-	Skyhawk, S, Coupé	US$ 7470,-	Starefire Coupé, 2t.	US$ 7520,-
Camaro Sport Cpé., 2t.	US$ 6970,-	Le Mans, 4türig	US$ 6840,-	Skylark SR, Coupé	US$ 7750,-	Cutless Supreme, 2t.	US$ 7455,-
Monza 2+2, Cpé., 2t.	US$ 7335,-	Le Mans, Sport Coupé	US$ 6970,-	Century Hardtop S., 4t.	US$ 7455,-	Cutless Salon, 4türig	US$ 8510,-
Nova LN, 4türig	US$ 7200,-	Grand Le Mans, 4türig	US$ 7640,-	Century Regal, 2türig	US$ 7890,-	98 Regency, 4türig	US$ 11150,-
Malibu Sedan, 4türig	US$ 6900,-	Firebird Formula	US$ 7890,-	Century Regal, 4türig	US$ 8350,-	Tornado Custom Cpé.	US$ 9860,-
Malibu Classic, 4tür.	US$ 7335,-	Firebird TRANS AM	US$ 8510,-	Le Sabre, 2türig	US$ 7670,-	**Cadillac**	
Monte Carlo „S", Cpé.	US$ 7830,-	Catalina, 4türig	US$ 8380,-	Le Sabre, Sedan, 4t.	US$ 7580,-	Calais Coupé	US$ 13465,-
Impala Sedan, 4türig	US$ 8320,-	Bonneville Coupé, 2t.	US$ 9060,-	Electra 225, 2türig	US$ 9390,-	De Ville Coupé	US$ 14170,-
Caprice Classic, 4tür.	US$ 8690,-	Bonnev. Brougham, 4t.	US$ 9310,-	Electra Limited, 2türig	US$ 9770,-	Eldorado Coupé	US$ 16280,-
Caprice Classic, Cpé.	US$ 8690,-	Grand Prix	US$ 9680,-	Riviera	US$ 9895,-	Eldorado Convertible	US$ 16800,-
Corvette Targa, 2türig	US$ 11460,-	Gr. Le Mans Saf., 2 Bk.	US$ 8630,-	Estate Wagen (2 Bank)	US$ 8615,-	Seville, 4türig	US$ 16520,-
Blazer m. 4-Rad-Antr.	US$ 8935,-	Catalina Safari, 2 Bank	US$ 9240,-	Estate Wagen (3 Bank)	US$ 8800,-		

Oben genannte Preise sind Endpreise! Sie verstehen sich inkl. Zoll und Mehrwertsteuer sowie Kfz-Brief, Techn. Daten, TÜV-Abnahme und Auslieferungsinspektion.

Bei Tax-Free-Kauf obige Preise ./. 25%

FUCHS AUTOMOBILE 6000 Frankfurt 1, Parkstr. 18, Tel. 06 11/59 06 75—77

CADILLAC DE VILLE COUPÉ, d.-blau, Bj. 74, 50 000 km, tadelloser Zust., Chiffre A 9/60 645

Reifen für USA-Fahrzeuge

Reifen-Hennig KG

62 Wiesbaden-Amöneburg
Wiesbadener Landstraße 15
Telefon 0 61 21/6 42 85

Mercury-Cougar, 7.75, Luxusausstatt., 8000 km, 7,5 l, silb.-met., DM 21 500.–, Privat zu verk. Tel. 0 21 24/5 01 05. 60 433

Wir zahlen Bargeld für amerikanische Gebrauchtwag. ALLSTATE MOTORS, Wiesbaden, Tel. 0 61 21 / 30 00 01

Ford Mustang Mach I, weiß, 46 000 km, TÜV 12/77, techn. Spitze, Bj. 11/73, viele Extr., gt. Zust., DM 10 000.–. Tel. 02 51/5 42 08 od. 79 43 38. 60 274

Buick Skylark, Bj. 68, 100 000 km, Klima, Radio, TÜV 1/78, Preis VHS. Tel. 07 21/69 33 04. 60 434

---

73 Mustang Cabrio, 68 000 km, TÜV n., Bestzust., VH 11 500.–. 02 31/14 74 52. 60 644

Geheimtip! Zahlen Tageshöchstpreise in bar für Ihren amerik. Wagen. Tel. 07 11/29 13 24 od. 22 49 73. 60 275 H

Ford US-Import 76

Alle Fahrzeuge mit viel Zubehör

Mustang Ghia 2,8 Ltr.	ab 22 000,—
Mustang Ghia 4,9 Ltr.	ab 22 200,—
Mustang Mach 4,9 Ltr.	ab 22 600,—
Mercury Monarch Ghia 5,7 Ltr.	ab 26 800,—

Autohaus am Handweiser

4 Düsseldorf-Heerdt, Burgunderstr. 17-19 Telefon 02 11/50 40 98

Cadillac Fleetwood 60, Bj. 75, 16 000 km, alle Extras. Tel. 09 11/70 61 93. 60 158

US AUTOMOBILE & ERSATZTEILE

Barretta & Co. 8 München 22, Reitmorstr. 8, Telefon 0 89 / 22 78 47

Aston Martin

Aston Martin V8

Import u. Service. Merz u. Pabst Automobile, 7 Stuttgart, Alexanderstraße 46, Tel. 07 11 / 23 31 11, Telex 07 21905

Gesucht: Motor zu DB 4 1962. H. Schmidt, Domino 381, CH-9320 Arbon. 60 858

Aston Martin DBS V8, Bj. 10/72, Black, Autom., Bestzust. T. 0 83 82/2 23 41. 60 440

Audi NSU

SEBRING-Sport-Auspuffanlage

— der Langzeit-Auspuff —

mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort lieferbar für AUDI 80/80 GL.

SEBRING, 6301 Heuchelheim 1, Postf. 25

NSU TTS 1300, 110 PS, TÜV 7/77, umsth. zu verk. Tel. 0 73 52/3 69 nur werktags 8—17 Uhr. 60 276

NSU RO 80, Modell 69, ca. 80 000 km, grün, Sicherheitsgurte, DM 4200.–. Autohaus Braun, Schopfloch/Freudenstadt. Tel. 0 74 43/53 59.

Suche 2.6 Ltr. Capri RS. 60 277 H

Suche Audi 80, Totalschad., **verk.** Audi 80 Mot. u. Ölkühl., 08 41/5 71 99. 60 278

Notverkauf RO 80, Alarmanlg., get. Scheib., 1390.– DM VB. S. Thomas, Schloßbergstr. 8, 6751 Neuhemsbach. 60 149

Audi 80 GT, Bj. 74, 65 000 km, gelb, viele Extras, Preis 8200.– DM VS. Tel. 0 42 46/3 12. 60 646

Audi 80 GL, Autom., 63 000 km, DM 7800.–. Tel. 07 61/49 22 46. 60 647

NSU TT, Gruppe 1, neu überh., TÜV 10/77, Bj. 70, ATM 25 000 km, Bilstein, Abarth + normal, Überrollbgl., eingetr., Hosenträgergurte, Zusatzinstr., Getriebe neu, Hauptschalter Elektrik, 3 Satz Rfn., VHB 5000.–. 06131/578223. 60 648

Motor f. NSU TT/TTS 1200/1300 ccm gesucht. T. 09 11/41 56 61 ab 17 Uhr. 60 649

NSU-Rennräder (12″ u. 13″), Achse, TTS-Motor 70 PS, Teile. 06 61/7 56 38. 60 650

FRONTSPOILER

TÜV-geprüft

für Audi 50, 80, 100 und Coupé

Fordern Sie unseren **neuen** Tuning-Katalog für alle VW- und Audi-Modelle an. Schutzgebühr DM 4,– in Briefmarken.

Auto-Abt, 8960 Kempten, Oberwanger Straße 16, Telefon 08 31 / 92 55

Audi 80 GT, Bj. 3/74, 25 000 km gel., TÜV 3.78. Hohlraumvers., unfallfrei, Preis 9000.–. Tel. 0 53 61/7 66 65. 60 783

RO 80, Bj. 72/73, ATM 25 000 km, SSD, Aluf., Radio Cas., Motorantenne, neu bereift, 9x, aut. Gurte, sehr gepfl. Zustand geg. Gebot. Tel. 0 92 93/6 14. 60 435

RO 80, Bj. 11/69, TÜV 5/77, sehr gepfl., ATM 40 000 km, Tel. 0 52 44/28 21. 60 436

Audi 80 GT z. verk., Bj. 73, gut. Zust., 8000.– DM a. VHB. Tel. 0 56 41/47 49 ab 18 Uhr. 60 437

RO 80, Bj. 10/73, 35 000 km, 115 PS, türkis-met., getönte Scheiben, Alu-Felgen, DM 10 000.–. T. 0 51 61/54 81. 60 438

NSU Wankel Spider, TÜV 7/77, Bestzustand, Zubehör, umständehalber zu verkaufen. Tel. 0 70 21/50 27 88. 60 439

Amerikanische Top-Autos, ungewöhnliche Preise, deutscher Service.

CHEVROLET · PONTIAC · OLDSMOBILE · BUICK · Cadillac · GM

GM

Sind Sie immer noch der Meinung, daß Autos der amerikanischen Top-Klasse zu teuer für europäische Besitzer sind, oder daß gar der Service unzureichend ist?
Tatsache ist, daß Sie heute einen GM-Komfort-Wagen äußerst preisgünstig bekommen. Er bietet Ihnen eine sonnenmäßige Ausstattung, die Sie bei teureren Europaern oft vergebens suchen. Und das „Know how" unseres Kundendienstes ist im Preis natürlich inbegriffen. Aber noch weitere Gründe sprechen für unsere Automobile: enormer Fahrkomfort, robuste, zuverlässige V 8-Motoren und vor allem auch ein Höchstmaß an Sicherheit (nach den strengen US-Vorschriften)

Deutschlands größter GENERAL MOTORS-Händler.

An + Verkauf Ihr Vertrauenspartner

AUTO-BECKER 4 Düsseldorf Suitbertusstr. 150 Tel. 0211/33 80–1

Barank. sämtl. Typ. 0711/297266 60 419 H

Cad. Seville 76, 43 500.–. 0 89/17 21 74. 60 222 H

Ford Mercury Monarch V8, 4,9 l, 133 PS, Bj. 7/75, 5000 km, Farbe silbermet., in. weinr., Lederdach, Preisidee 17 500.–, NP 24 000. 05 11/62 27 47. 60 273

Stingray Corvette Targa, Bj. 73, 7,4 l, Colorvergl., Autom., Preis VHB. Tel. ab 11 h, 05 21/6 06 83, Schrage. 60 432

US-Cars — mit Garantie Tiefstpreise

Mac Heinlein, 8 Mü. 19, Fafnerstr. 2, Tel. 089/1781248, Tx. 5215284

Endrohr
Erfüllt im Zusammenspiel mit dem Nachschalldämpfer weitere Dämpfungsfunktionen.

Nachschalldämpfer
Bestimmt durch Lage und Auslegung wesentlich das Innen- und Außengeräuschverhalten eines Fahrzeuges.

Ein Schalldämpfer ist viel mehr, als man normalerweise davon sieht.

Ein Schalldämpfer ist nicht nur das kleine Stück...

(bitte umblättern)

In Sachen Auto Ankauf + Verkauf **Die beste Adresse!** Spezialität Sport- und Exklusivwagen

Aus unseren aktuellen Frühjahrsangeboten!

Jaguar XJ 12 LS II, 74, d-grün, Autom, Radio
Jaguar E V12 Coupé, 71, silber, chromf, Leder
Panther 4,2 Roadster, 75, silber, neu
Panther 4,2 Roadster, 75, silber
Sbarro BM 328, Roadster, 75, rot
Lotus Europa S 72, gelb, 35000 km
De Tomaso Mangusta, 71, silber 415
RR Corniche Coupé, 8.73, 29700 km, met-braun
Mercedes, BMW, Porsche ständig gesucht

Ferrari 365 GT 2+2, 74, met-beige, 36000 km
Ferrari 365 GTB 4, 72, met-blau, 46100 km
Monteverdi Coupé, 70, d-grün, 38000, AirC, Alu
Bagheera, 74, gelb, 42500 km, 1. Hand, Radio
Citroen GX Pallas, 75, met-grün, 21400 8450,-
Alfa Montreal, 74, gold-met, 24000 km, el Fen
Alfa Super, 74, rot, 20055 km, 1. Hand 9450,-
Lamborghini Espada, 74, m-blau

Corvette, Targa, 74, weiß, Air, a Aut
Camaro, 74, met-beige, a Aut 13950,-
Oldsmob 98, 75, silb, 14400 M, AirC
Cad Fleetw, 73, m-blau, 39800, AirC

Merc 200/8, 73, schw, 1. Hd 10750,-
Merc 230/4, 73, grün, 63500, Schd
Merc 230/6, 75, beige, 12400, 1.H, R
Merc 450 SEL, 74, rot, 17600, Exklus

Lancia Beta Lim, 75, weiß, 9900 km 11950,-
Lancia Beta Coupé, 75, met-blau, 16900, 5-Gang
Fiat 132 GLS, 74, anthrazit, 19300 km
Porsche Carrera Coupé, 73, lila, 40000, Spoiler
Porsche 914, 72, gelb, 64400, Radio

● 1000 Autos neu + gebraucht ● autorisierter Fachhändler ● Sofortlieferung ● individuelle Beratung ● Werksgarantie ● Ersatzteilversorgung ●
Deshalb scheuen wir kein. Preisvergleich

1000 AUTOS - neu u gebraucht
An + Verkauf Ihr Vertrauenspartner
AUTO-BECKER 4 Düsseldorf Suitbertusstr. 150 Tel. 0211/3380-1

DUNLOP SP Sport Super

185HR14 tl	138,-
195/70HR14	144,-
195/70HR14 tl	156,-
195/70VR14	171,-
205/70HR 14	146,-
205/70VR14	164,-
185/70VR15	175,-
215/60VR15	234,-

tl = schlauchlos
Versand per NN frachtfrei ab 4 St.
FRITZ IHLE REIFENHANDEL KG
Tel. (07221) 65500/61636
7570 Baden-Oos

Austin

SEBRING-Sport-Auspuffanlage
– der Langzeit-Auspuff –
mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort lieferbar für AUSTIN Mini MK I, MK II.
SEBRING, 6301 Heuchelheim 1, Postf. 25

Austin Healey MK 3, Bj. 65, racing green, Top-Zust., ab Kontrolle SFr. 18 000.–. Tel. Lugano (CH) 69 15 69 (abends). 60 859

Opt. Mini, umger. a. Cooper 1300, 97 PS, 26 000 km, Motor 5000 km, verbr. Reifen, 165/10 a. Cosmikf., Schalensitze, 2 Tanks u. v. Extras, Spitze 195 km/h, a. TÜV-eingetr. (ABE), NP 21 000.– DM jetzt VB 7600.– DM. Tel. 02 02/70 05 47 od. 52 31 19. 60 841

Billige Teile verkauft Telefon 0 21 05/44 96 von 11–19 Uhr. 60 213 H

Ersatzteil-Expreßversand tägl.
J. A. Woodhouse & Co.
Kölner Straße 93 · 5000 Köln 40 (Maradorf)
Telefon (02 21) 48 71 41 · Telex 08 881 059

Austin- und MG-Gebrauchtteile zu verkaufen. Unfallwagen gesucht. Tel. Solingen 4 53 07. 60 214 H

Mini-Gebr. Motore u. Teile z. vk. von 7–10 h, Tel. 0 62 04/24 60. 60 150 H

Suche 3000 MK III, defekt, Unfall usw. Linksl. Tel. 0 61 73/46 38. 60 279

British Car Centre H
Austin-Gebrauchtteile zu verkaufen. Unfallwagen ges. Tel. 02 71/5 43 03.

Austin Froschauge fahrbereit, ohne TÜV, Rechtssteuerung, f. 700.– DM zu verk. Tel. 06 21/70 32 68. 60 784

Mini 1000, 38 000 km. T. 0 62 51/7 13 89. 60 651

Get. Z-Köpfe, NW-Krümmer f. Innoc. + Mini günst. zu verk. 0 61 31/9 02 29. 60 843

Mini-Tuning: S-Motor, Alubremsen, Stoßd., Nockenw., usw. 0 25 93/72 90. 60 280

Autobianchi

A 112 E, 16 000 km, hH, Dzm, DM 5700.–. BN 02221/231286 od. 553653. 60 785

Verk. kompl. neuwertiges 5-Gang-Getriebe für A 112 Autobianchi, DM 2400.–. Tel. 08 31/9 55 02. 60 282 H

Suche A 112 Abarth, 70 HP. W. Kübler, Eichwaldstr. 6, 7150 Backnang. 60 281

A 112 E, 73, DM 3400.–. T. 05733/2419. 60 283

Abarth 70 HP, 6000 km, 0 78 51/35 04. 60 284

A 112, 10/70, 58 PS, S-Sitz, L-Lenkr., tiefer, VB 2000.–. Sa.+So. 0721/48591. 60 285

BMW

SEBRING-Sport-Auspuffanlage
– der Langzeit-Auspuff –
mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort lieferbar für BMW 1600 bis 2002.
SEBRING, 6301 Heuchelheim 1, Postf. 25

BMW 2002 tii, 72, Mot. 30 000 km, 5-Gg., Ü-Büg., 2 Schalens., Stereokass. usw. Topzust., DM 8300.–. T. 06 21/40 81 12. 60 868

3.0 CSA, Sonderlackier., vipergrünmet. brillant, 7" BBS, 205 VR 70/14 usw. zu verkaufen. Tel. 07 11/37 46 16. 60 287

Verk. BMW 2002, Bj. 70, Motor überholt, viele Extras, VB 3600.–; **verk.** auch Bianchi A 112, Bj. 74, 18 000 km, VB 4500.–, nehme auch Motorr. BMW od. Honda ab 750, Bj. 74, in Zahlung. Näheres unter Tel. 0 60 52/36 80. 60 288

BMW 2002 turbo, EZ 5.74, weiß, 40 000 km, 5-Gang, Colorvergl., Radio, VB 15 000.–. 09 11/33 32 55 werkt. 8–18 h. 60 289

Breitspur 2002 tii, 73, 9.5" BBS. Näheres Tel. 0 52 57/39 10. 60 445

BMW 2002, Bj. 1970, km-Stand nur 61 000, Farbe Silber-met., Automatik-Getriebe, SD, Autorad. Becker Grand Prix mit Autom.-Ant. u. 4 M+S-Reifen auf Felgen aufgezogen. Wagen wurde in eigenem Fuhrpark gepflegt, regelmäßigem Kundendienst unterworfen u. nur von einer Hand gefahren, somit erstklassiger Zustand. Festpreis DM 5800.– + MwSt. ab Standort Würzburg. Zuschr. unt. Chiffre A 9/60 290

BMW 503 Coupé, Bj. 57, SSD, leicht reparaturbed., gegen Höchstgebot. Zuschriften unter Chiffre A 9/60 291

Suche für 501-8 Kotflügel neu oder gebraucht vorn links. Chr. Jensen, DK-8700 Sejet, Horsens. 59 114

Unfallfahrzeuge zu Tageshöchstpreisen gesucht. Tel. 0 23 23/1 07 25/86 06. 60 292

bavaria
Der neutrale U.S.-Schriftzug Präzisionsteil. Verchromt oder mattschwarz lieferbar.
B. Werner-Baberowski
4400 Münster, Postfach 8851
23,90 DM incl. MwSt. per Nachn.

BMW Touring 2000, Bauj. 5.72, 60 000 km, gepfl., Radio, 4 M+S, Anh.kplg., H4, VB 6600.– DM. Tel. 0 65 02/83 38. 60 293

BMW 528, 1.11.75, 7500 km, rot, Automat.-Schiebedach, DM 2000.– unter NP. Tel. 0 24 03/2 32 79 von 9–11 h. 60 294

Geheimtip! Zahlen Tageshöchstpreise in bar für Ihren BMW. Telefon 07 11/29 13 24 oder 22 49 73. 60 295 H

Fontspoiler wie turbo 80.– DM, turbo-Kotflügelverbreiterg. Satz 100.– DM, Frontspoiler wie 3.0 CSL 120.– DM. Tel. 0 28 53/23 11. 60 151

3.0 CSA, Bj. 73, Bestzust., v. Priv., VB 14 400.–. Tel. 07 11/31 31 22. 60 152

BMW-CFK-Teile zu Sonderpr., z. B. Frontspoiler f. 02 100.–. 0 28 26/55 40. 60 153

BMW 3.0-Getriebe, 8000 km, 650.– DM. Tel. 0 63 24/47 09. 60 653

V8, TÜV 11.77, guter Zust., Bj. 62, VB 6500.– DM. Tel. Köln 50 31 30. 60 654

BMW-Unfallwagen Barankauf. Telefon 0 26 71/77 82. 60 218 H

BMW 2000 tii, Sportfelg., div. Extras, 4200.– DM. Espelkamp, Krs. Minden, Tel. 0 57 72/82 37. 60 652

BMW 2002 tii, Bj. 1.73, Gr. 1-Rennfahrwerk, 50 000 km, 5-Gang, Käfig, opt. Mod. 75, 10fach bereift, Aggregate generalüberholt, VB 9500.– DM. Tel. 0 23 62/2 49 01. 60 655

Leichtmetall-Felgen ATS, BBS, Rial
Verkauf im Rhein-Main-Gebiet. Preisliste anfordern.
BF-Autozubehör
6050 Offenbach, Bieberer Straße 25
Postfach 1008, Tel.: (06 11) 81 38 38

BMW 2002 tii, 5.73, 1. Hd., 69 000 km, techn. + opt. Bestzust., NP 20 000.–, f. 9900.– z. vk. T. abends 0 72 43/1 47 80. 60 656

BMW V8/3.2, Bj. 63, TÜV 5.77, 3500.– DM. Tel. 04 21/35 66 41. 60 657

PIRELLI/DUNLOP-STAHL

	Pirelli CN 36 SM	Dunlop Super Sport
195/70 HR 14	154,-	144,-
195/70 VR 14	179,-	171,-
205/70 HR 14	158,-	146,-
205/70 VR 14	186,-	184,-
185/70 VR 15	175,-	175,-
215/60 VR 15	254,-	234,-
235/60 VR 13	204,-	—

inkl. MwSt., frei ab 4 Stck., Versand p. NN.
REIFEN-HOFFKEN, 5951 Neu-Listernohl
Tel. 0 27 22/74 62

BMW 3.3 L, Bj. 74, 12 000 km, Garagenwagen, Bestzustand, 30 000.– DM zu verkaufen. Tel. 0 83 63/3 03. 60 658

BMW 2002 L Alpina, 115 PS, N.-Benzin, EZ Febr. 75, 14 500 km, unfallfrei, 5-Gang, Sperre, Bilstein-Stoßdämpf., 5½ J-Ronal, 185/70 Reifen, Stereoanlage, el. Fensterh., ca. 22 000.– NP, VB 17 300.– DM. Tel. 0 62 01/7 13 41. 60 659

ALBERT-Nockenwellen, 310 Grad für alle BMW, z. B. 160 PS/DIN im 2002 ti, DM 310,–. Wörgl/Österreich, Telefon 00 43 / 53 32 - 24 83

BMW V8 3.2, Bj. 55, gut erh., 3000.– DM, 1. Hand. Tel. 0 79 41/31 36. 60 661

...sondern ein ganzes optimiertes System. Darum Qualitäts-Schalldämpfer.

Eberspächer

Eberspächer KG
Werk Menesa
668 Neunkirchen/Saar

V8, Motor und vordere Kotfl. überh., neue Auspuffanlage, an Bastler oder zum Ausschl., nur kpl., DM 1850.–. Tel. Sa. vorm. 0 51 94/73 11. 60 660

BMW Touring 2002 tii, TÜV 1.78, Bj. 12.71, inka, SSD, Alpina-Spoiler, Borrani 5½ J x 13 185/70 HR 13, Stereo, 80 000 km, VB 8000.– DM. Tel. 02 08/66 53 53 oder 66 88 02. 60 786

BMW-UNFALLFAHRZEUGE
kauft zu Tageshöchstpreisen
Auto-Kautz, Telefon 02 21/36 20 63

Restposten an Spez.-Werkzeugen für BMW V8, BMW 600/700 sowie BMW-Motorräder R 24–R 69 S günst. abzugeb., kostenl. Inform. Fa. Hans Schubert KG, Postf. 2807, 8070 Ingolstadt. 60 787 H

HOLLÄNDER
kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschäden zu absoluten Tageshöchstpreisen, sofortige Barzahlung u. Abwicklung.
Tel. 02 34/6 05 53 oder 6 05 54

5-Gang-ZF-Rennge triebe, 4,11 Achse, 80% Sperre, Alu-Unterschutz, für alle 6-Zylinder-Typen passend, zu verkaufen. Tel. 08 21/41 54 58. 60 788

3.0 L, 74, 18 000 km, SSD, 20 000.– DM, Farbe Golf. Tel. 0 21 22/33 40 43. 60 663

Tourenwagen-Umbau, BMW 195/70 – 235/60, VW Käfer 185/70 – 205/70, TÜV-Eintrag. Tel. 0 63 44/21 18. 60 219 H

BMW-Unfallwagen ab Bauj. 1970, Tageshöchstpreise, Gebrauchtteile aller Typen. Joisten, 5 Köln 1, Moselstr. 1, Tel. 02 21/21 30 82. 60 217 H

1502, 3er und 5er v. WA zu verkaufen. Tel. 0 74 61/7 19 32 bis 23 Uhr. 60 154

Klima + LM-Felgen BMW 3.0 gesucht. Tel. 0 79 71/4 95 abends. 60 442

ANKAUF ab Baujahr 1972
BMW sämtliche **Typen**
auch **UNFALLWAGEN**
auch **BLOCKGESCHÄFTE**
ANGEBOTE aus der ganzen BRD
BMW-WILL, 5064 ROSRATH
Scharrenbroicher Straße 62
TELEFON 0 22 05 / 56 16 + 17

BMW 2800 CS, Bj. 69, silber-met., von Privat für 7950.– DM zu verkaufen. Tel. 0 63 24/21 93. 60 444

1600/2, 69, w. Rennausführung, TÜV 3.78, vrst. Bilstein-Fahrwerk, Kotflügelverbreit., Spezialfelgen, Spoiler, Überrollbügel, Schalens., Renngurte, Instrum., 5-Gang, Sperre, kurze Achse, alle Extras, Bestzustand, 4900.– DM. Tel. 0 74 34/81 94. 60 447

optimales Design

Alu-Rad speziell für BMW Typ 518 bis 3.0 CS sowie Opel Commodore B, 7 J x 14, Reifengröße 195/70 x 14, in gewissenhaften Tests erprobt, im harten Einsatz bestens bewährt, TÜV-geprüft und -zugelassen, Spurenverbreiterung je Typ 24 bis 38 mm ohne Änderung der Karosserie, DM 198,– + MwSt. Für alle 02-Typen ALU-Räder 5½ x 13 in 2 Designs DM 138,– bzw. 140,– + MwSt. Händler bitte Angebot anfordern beim Werksimporteur

TEVOC
Technische Vertriebsorganisation GmbH, Postfach 71 06 26, 8000 München 71, Tel. 0 89/79 70 79

Warnung!
Es sind Reifen minderer Qualität im Handel, die für das tempolimitierte Ausland bestimmt sind. Die Reifen erkennt man an einem nachträglich aufgebrachten Brandzeichen an der Reifenflanke, z. B. in Form eines Kreises ○ od. Kreuzes +.

Pirelli - Stahlgürtel CN 36SM, der Reifen für den sportlichen Fahrer garantiert 1. Wahl

Größe		DM	Größe		DM
165	HR 13	89	185/70	HR 14	123
175/70	HR 13*	109	185/70	HR 14*	137
185/70	HR 13	103	195/70	HR 14	160
185/70	HR 13*	111	195/70	VR 14	188
235/60	VR 13*	217	205/70	HR 14	163
165	HR 14	97	205/70	VR 14	189
175	HR 14	116	165	HR 15	99
175	HR 14*	128	175/70	SR 15*	115
185	HR 14	129	185/70	VR 15	175
185	HR 14*	143	215/60	VR 15	269

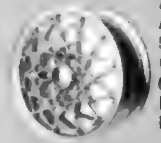
schlauchlos. Preise inkl. MwSt.

Ihr Vorteil: Montieren und Wuchten in unserem Fachbetrieb oder Sofortversand per NN. Wir beraten Sie telefonisch, nutzen Sie unsere Erfahrung.

AZS Reifendienst, 6 Frankfurt-Fechenheim, Dieburger Str. 18 Telefon: (06 11) 41 90 42

Motor, 230 PS, 41 500 km, Colorvergl., **BMW 520 i** auf 530 umger. 3 Hr Alpina-Stereo-Rad., 7" BBS, Spoil., 13 700.– DM + MwSt. Tel. 0 41 93/22 18. 60 443

MAHLE-BBS mit ABE/TÜV



BMW 316–320 i
6.0 x 13": 185,–
BMW 518–3.3
7.0 x 14": 205,35
VW Golf, Scirocco, Passat, Polo, Audi 50/80, Alfasud
5.0 x 13": 144,30
Golf, Scirocco
6.0 x 13": 155,40
Preise inkl. MwSt.

– Gesondertes Angebot für Wiederverkäufer –

BBS **kissel automobiltechnik**
W.-Leuschner-Str. 36, 61 Darmstadt
Tel. Q 0 61 51 / 2 23 17

BMW-BARANKAUF
7000 Stuttgart 1, Rosenbergstraße 22, Tel. 07 11/29 72 66. 60 418 H

Der neutrale U.S.-Schriftzug für Ihren BMW! In silber o. mattschwarz. Lieferung per NN. **22,50**
Autosport R. Kittel, 8 Mü. 40, Elisabethstr. 53, 0 89/18 08 98

Gegen BAR
kaufen wir an, BMWs ab den Modell. 3.0 S und Mercedes-Benz-Modelle, ab den 350 SLC
Auf Wunsch erfolgt auch in Kommission der Verkauf oder die Vermittlung durch uns
GEBÜHRENFREI
Kurze Fahrzeugbeschreibung (Baujahr etc.) – falls möglich mit Foto – richten Sie bitte an:
Wirtschaftsingenieur
Reinhold F. J. Starringer D. D.
Hofgasse 40, 8851 Kaisheim
Wir nehmen mit Ihnen unverzüglich Verbindung auf!

BMW 3200 CS Bertone, Bj. 63, TÜV 3.78, Bestzust., ATM 2,6 l, Neulack, abzug.! Weitz, Saarlandstr. 79, 464 Bochum-Wattensch., 02327/33875 ab 18 h. 60 448

BMW: alle Modelle kauft bar
Tel. 0 70 42/86 47. 60 220 H

BMW Einzelanfertigung 1975/op. Top-Zust., Sonderlack, TÜV-zugel., straßenf. Mod. 3/002 6 Zyl. 3 l Alpina-T-Motor u. 3 l Getriebe, ca. 18 000 km, eck. Kotflügelverbr., v + h innenbel. Scheibenbr, Bilstein, Reif. 235/60 VR 13 oder 12/24-13 RS, Alp. Alu-Felg., Doppelscheinw., Fr.- u. He.-Spoiler, opt. Gew.-Verteilg., Kühl-Lüft.Batterie, Alutank „Heck", Radio, Stereo-Cass. 8, Schalens., L.L. Schiebedach usw., ca. 4,8 kg/PS, altern., 3,9 kg/PS, 2 Übers. je 75% Sperre, km aus Stand ca. 24–25,5 s, hohe Spitze. Nur ernste Inter., aus Platzgr. an Höchstbiet. abzug., nehme 525, 528 od. ähnl. 4türer mit SD in Z. Chiffre A 9/60 449

Wir suchen ab Baujahr 1973
alle BMW unfallfrei, bar
Auto-Graner, 79 Ulm, Tel. 07 31/6 86 38

Sonderangebot März/April
Kleber, Uniroyal, Michelin

Kleber	185/70 HR 15 GTS	83,–
Kleber	195/70 HR 14 GTS	186,–
Uniroyal	195/70 HR 14 R 240	125,–
Michelin	175 14 ZxP schlauchlos	107,–
Michelin	165 14 Zx	81,–

inkl. 11% MwSt. Wegen Pirelli und Dunlop sowie Leichtmetallfelgen bitte anfragen. Versand erfolgt per NN. **BF-Reifenhandel,** 6050 Offenbach, Bieberer Straße 25, Postfach 1008, Telefon: (06 11) 81 38 38

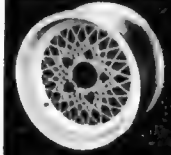
Suche aus Unfall 3.0 CS Coupé gesamte Innenausstattung wie Sitze, Türpolsterung sowie Leichtmetall-Felgen. W. Sauerbrey, Rue Linois 13, 75 Paris, Tel. 0 03 31/5 78 05 26. 57 906

BMW 3.0 CSi, 4.74, 50 000 km, heilbl.-met., elektr. SSD, Colorgl., Stereo-Cass.-Radio, 24 000.–. 05 11/83 27 24. 60 450

BMW-Barankauf. T. 0 70 42/76 47 60 836 H

Gesucht werden für BMW 507 4 od. 5 Rudge-Felgen, Gr. 4½ od. 5". Angebote erbeten an: A. Lorch, Panoramastr. 39, 69 HD, Tel. 0 62 21/3 18 15. 60 451

Die beste Adresse
Wir bieten größtes Angebot an TÜV-geprüften Alu- und Stahlrädern – für sämtl. Fahrzeuge

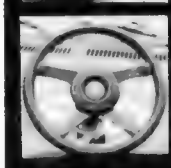


Mahle-BBS
7 x 14,
Silber od. Gold
518–3.3 L BMW

Mahle-BBS
6 x 13
316–320 i BMW
neu!

ATS
518–3.3 L
7 x 14
neues Styling
poliert oder silber

ALPINA
7 x 14,
alle 518–3.3 L
silber



ALPINA Leder-lenkrad
38 ⌀
alle BMW, mit TÜV-Eintragung

Doppelscheinwerfer-Anlagen
1600–2002

Händler bitte schriftlich Katalog '76 anfordern.
Privatleute, bitte besuchen Sie uns oder rufen Sie an.

Autosport R. Kittel
8000 München 40
Elisabethstr. 53, Tel. 0 89 / 18 08 98

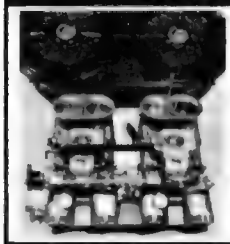
BMW 3.0 S, Bj. 4.74, 34 000 km, met.-fjord, Color, Servol., Radio, 5 Alpina-Alufelg., Alpina-Fahrw., 4 Kontaktreif. auf Felgen + weit. Extr., NP 34 000.–. VB DM 19 500.–. Tel. 0 74 52/24 75 60 453

Zugfreie Frischluft

AIR-PRESS®
Paßform Regen- und Windabweiser DBGM für Autoseitenfenster aus vacuumverformtem Acrylglas.

Erhältlich im Zubehörhandel und bei Ihrer Werkstatt. Bezugsnachweis und Prospekt durch:
Seibert Industrietechnik GmbH
1 Berlin 12 · Bismarckstr. 31 · Tel. 030/343 22 73 Händler bitte Angebot anfordern.

HALLO BMW-FREUNDE
NEU VON GS-TUNING



GS-Weber-Doppelvergaseranlage für 320 mit TÜV-Zul. 125 PS auch für 316 und 318 — DM 1387,50
GS-Weber-3fach-Vergaseranlage für alle Sechszylinder + 20 PS — DM 2220,–
GS-Alu-Zusatztank für alle 02- + 3er-Modelle + 50 Liter — DM 485,–
GS-Auspuffanlagen für alle 02-, 3er- und Sechszylinder-Modelle — ab DM 485,–
GS-Blitstein-Fahrwerkssätze für alle BMW-Modelle — ab DM 490,–
GS-5-Gang-Getrag-Getriebe für 02-, 320- und alle Sechszylinder-Modelle — ab DM 1500,–
V. m. aus GS-TUNING-Programm geg. DM 3,–

GS-TUNING, Autohaus BMW, G. Schneider
7800 FREIBURG, Rehlingstr. 6, Tel. 07 61/7 20 13

BMW

BMW-Barankauf. T. 0 71 83/70 55 60 215 H

BMW-Lederlenkr. m. TÜV, 139,50 DM. K. Eichner, Pf. 1161, 4834 Harsewinkel.

V8-Motor, 45 000 km, 1500.– DM; Getr. Knüppelsch., 1000.– DM; Hinterachse 250.– DM; Vorderkotflügel 150.– DM. Tel. 07 11/74 46 29. 60 446

Es gibt noch günstiges Zubehör, zumindest bei DEWE!

RAID-Lederlenkrad

kompl. mit Nabe und TÜV-Bescheinigung f. alle gängigen Fahrzeuge DM 129,–
SCHEEL-Schalensitz Modell 101 mit ABE (verstellbar) DM 319,–

WERTSTEIGERUNG

Mahle-BBS mit TÜV-Gutachten oder ABE
NEU! 6 x 13 BMW 316–320 i DM 185,–
7 x 14 BMW 518 bis 3.0 CSi DM 205,–
5 x 13 Audi 50, 80, Golf, Alfasud, Scirocco, Passat, Polo, DM 145,–
6 x 13 Golf, Scirocco DM 159,–

KAMEI-Bugspoiler mit ABE o. TÜV-Gutacht. VW Käfer, Passat, Golf, Audi 50, 80, Polo, Ascona A + B, Escort II DM 79,–
Scirocco, BMW 1600–2002 tii, Capri II DM 89,–

KAMEI-Dekor-Set, kompl. Satz für VW Käfer, Golf, Polo, Audi 50 DM 48,– Scirocco DM 58,–

PROSPEKT '76!
Größtes Angebot an sportlichem Autozubehör. RONAL, ATS, CIBIE, BRITAX, SCHEEL, BOSI u. v. mehr, sofort kostenlos anfordern!
Vers. per NN
Alle Preise inkl. MwSt

DEWE Kfz-Teile GmbH
46 Dortmund 16, Evinger Str. 232, Tel. 0231/851302

Borgward

Arabella de Luxe, 63, TÜV 77, Anh.-Kupplung, Radio, Si.-Gurte + Ersatzteile. Tel. 0 41 46/59 19. 60 297

Isabella, Bauj. 60, TÜV 77, VB 1200.– DM. H. Andrzejewski, Kaiserstr. 18, 1000 Berlin 45, Tel. 0 30/7 72 31 65. 60 298

Goliath-Hansa 1100, 40 PS, TÜV 7.77, nur 70 000 km, Liebhaberfahrzeug, gegen Gebot abzugeben. J. Proschek, 6209 Heidenrod-Wisper, Forsthaus. 60 155

2 Isabella Coupé TS, DM 800.–, für Bastler. Tel. 0 72 53/73 84, H. Botz jr. 60 454

Borgward-Isabella, Bauj. 61, verkauft J. P. Cramer, 5351 Dom-Esch, Telefon 0 22 51/24 40. 60 662

Suche TS-Motor bis 20 000 km, im nordd. Raum. Tel. 0 58 62/78 48. 60 664

Rarität: Isabella TS Coupé, Bauj. 60, Motor 60 000 km, gen.überh., 2schicht gold-met., TÜV 78, Liebhaberstück, 8000.– DM. Tel. 0 53 37/3 63. 60 665

Buggy

MAPLEX BUGGY, Bauj. 74, TÜV 78, violettflimmer-metallic, div. Extras, 8800.– DM. Tel. 04 21/35 66 41. 60 666

APAL·BUGGY
Führender Importeur der BRD
ANTON WAGNER · AUTOMOBILE
805 Ottenbach · Wilh.-Leuschnerstr. 38
Tel. 0811/854824
4 Modelle, Fertigfahrzeuge TÜV abgen. Bausätze und Zubehör
Prosp. 2.– in Briefmarken

Apal-Buggy Typ C, Bj. 7.74, TÜV 6.78, 32 000 km, rot, Recaros Sauer + Sohn, Bilstein-Dämpfer, Lederlenkrad, vörn 185/70/15, hinten 255/60/15 u. 225/15 u. a. Extras, NP 13 500.–, für 9000.– DM abzugeben. Tel. 0 61 51/5 73 38. 60 667

BUGGY-CENTER
Buggy-Buch mit allen gäng. Modellen nur gegen DM 5,– Schutzgebühr
BIEBER KG. · 56 Wuppertal 2
Veilchenstr. 27, Tel. 0202/550280/590373

Apal-Jet-Targa, neuw. m. sämtl. Zubehör zu verkaufen. Tel. 0 72 51/91 47. 60 668

Deserter GT, Bj. 73, 20 000 km, Motor neu, alle Extras, 7900.– DM. Tel. 0 30/8 01 78 01, ab 20 Uhr. 60 455

Fertigfahrzeuge · Bausätze · Fahrgestelle · Zubehör
APAL TYP 7325 ROLL ROADSTR.
C-L-JET TEL. 07154 / 3460
BUGGY BAU
Ausführliche Unterlagen, TÜV-Berichte und Fotos DM 4.–

Deserter GT, Bj. 1975, Flügelt., Hardtop, VB 10 800.–. Tel. 0 30/8 32 77 20. 60 457

Neuw. Apal Corsa, wenn mögl. mit Flügelt., Hardtop, nicht ält. als 2 J., ges. Angebot an Tel. 0 23 24/2 39 36. 60 157

BUGGY-L · BUGGY-C · JET · CORSA
FERTIGFAHRZEUGE – BAUSÄTZE – ZUBEHÖR
APAL BUGGY-SHOP
D 7071 Leinzell Tel. 07175/6263
IHR SPEZIALIST MIT ERFAHRUNG
Ausf. Farbprospekt + TÜV-Berichte DM 4,- (Scheck od. bar)
! SUPER-SAISON-SPARANGEBOT

Karmann Buggy verk. Schiffer, Masbergweg 8, 4000 Düsseldorf. 60 456

Achtung! Fertig vormontierte Baus. ab DM 2600.–, **Bausätze + Fertigfahrzeuge** auf Lager! **Apal Buggy's** Günter Siegel, 5275 Bergneustadt, Fichtenstr. 22, Tel. 0 22 61/4 13 83. Ausf. Information geg. DM 2,– in Briefm. 60 221 H

Apal Jet, VB 5000.– unt. NP. R. Klag, Hochvogelstr. 5, 7950 Biberach 1. 60 156

Chevrolet

Chevrolet/GMC-Ersatzteile, schnell u. preiswert. Tel. 02 11/32 09 05. 60 790 H

Stingray, Bj. 71, 7,4 Ltr., + 1 Motor 5,4 Ltr., u. a. E.-Teile zu verk. Tel. 0 65 93/85 31 von 10–15 Uhr, M.–Fr. 60 670

Suche Corvette Targa, ab Bj. 71, bitte detaillierte Angebote unter Chiffre A 9/60 669

Corvette Stingray Targa, 40 000 km, wie neu, für 11 700.– DM zu verk. Tel. 0 71 24/8 52. 60 791

Stingray Targa, 7,4 l, VB 10 900.– DM, Inz. BMW-Merc. Tel. 02 21/52 83 58. 60 460

Cabriolet-Chevrolet-Chevelle, 4,6 l, Bj. 68, neu lackiert, DM 3500.–. Tel. 0 76 64/79 67. 60 461

Chevrolet Monza 2+2, 17 000 km, orange-met., m. Zubeh. z. verk., NP ca. DM 22 500.–. Tel. 0 72 52/39 11 abends, Tel. 0 72 31/3 10 61 tagsüber. 60 462

Stingray-, GM- und FoMoCo-Teile auf Lager. Tel. HH 0 40/80 10 71. 60 224 H

Stingray-Teile. Tel. 0 60 31/1 31 01. 60 223 H

Citroen

Autoimport Kugel
5503 Konz, Tel. 0 65 01/30 82 H

SM, Bj. 72, Bestzust., AT-Mot., 35 000 km, alle Extras, von Privat. Tel. 02 51/79 27 44. 60 159

SM, Bj. 72, 73 000 km, Radio, el. Fensterheber, Klimaanlage, neue Reifen, zu verk. Tel. 02 71/33 54 96. 60 299

Citroen SM, EZ 6.72, 68 000 km, weiß, Lederpolster, unfallfrei, Bestzust., VB DM 9000.–. Tel. 0 71 31/5 12 73. 60 463

CX 2000, Bj. 75, Luxusausst., 23 000 km, VB 5000.– DM unter Neupreis. Tel. 0 25 52/35 90. 60 464

Citroen SM, Original, 60 000 km, generalüberh., Bj. 71, alle Extras, DM 9500.–. Tel. 0 71 56/2 45 97. 60 465

11 CV OLDTIMER, 2 J. TÜV, Bestzust., VB 6000.– DM. Tel. 02 11/48 38 38. 60 466

Liebhaberwagen! 2 CV 4 mit **Mercedeskühler,** TÜV-abgen., Bj. 7.72, 56 000 km, neu lackiert, sehr gepfl., geg. Höchstgeb. zu verk. Tel. Hoya 0 42 51/2528 od. Berlin 0 30/3 13 48 27. 60 467

DS Break gegen bar gesucht. Tel. 0 74 41/44 44. 60 468

Einmalig! Citroen SM, mit DS 21-Motor, TÜV-eingetragen, Preis VB. Tel. 06 11/58 52 09 ab 18 Uhr. 60 792 H

De Tomaso

Geheimtip! Zahlen Tageshöchstpreise in bar für Ihren De Tomaso. Tel. 07 11/29 13 24 oder 22 49 73. 60 300 H

IHR BUGGY - noch nie war er so billig

Ruska Super Buggy
Komplette Bausätze DM 1900,–. Völlig kompletter Buggy DM 4750,–. TÜV-geprüft.

Ruska Bugatti
Komplette Bausätze DM 3100,–. Völlig kompletter Buggy DM 9800,–. TÜV-geprüft.

Ruska Classica
Komplette Bausätze DM 2100,– Völlig kompletter Buggy DM 5650,–. TÜV-geprüft.

Gegen Zusendung von DM 3,– in Briefmarken erhalten Sie unsere ausführlichen Prospekte in Farbe.

RUSKA BUGGIES
Lauriergracht 115–127 - Amsterdam - Tel. 003120 234110

de Tomaso-Vertretung
Neu - Gebrauchtwagen - Ersatzteile
Max Irber, 8 München 90
Schönstr. 12, Tel. 0 89/66 38 18

DE TOMASO-HOECKER
674 Landau/Pfalz, Neustadter Str. 23, Tel. 0 63 41/8 27 93

DE TOMASO knitter automobile essen 0201/230606 service und verkauf

Citroen SM, Ende 73, AT-Motor, silber, Leder, TÜV bis 77, DM 17 000,– inkl. MwSt., günstige Finanzierung o. Anzahlg.

DKW

AU 1000 S, Bj. 63, erstkl. erh., kein Rost, div. Ers.-Teile, 2 Mot., DM 1800.– VHB. Tel. 0 62 03/4 13 90 ab 18 Uhr. 60 301

DKW F 102 m. 6 Zyl.-Zweitaktmot., zu verk. Tel. 0 27 47/22 45. 60 302

DKW F 12 an Liebhaber, TÜV neu, VB 2800.– DM. Tel. 0 30/3 91 27 14. 60 303

F 102, Motor, Getr., Ausp., Karosserie- u. Kleinteile günst. abzugeb. Selbstabh. bevorz. Liste v. W. Schmischke, Kölner Str. 140, 5210 Troisdorf. 60 304

DKW 1000 S, Bj. 60, TÜV 8.77, mit Ersatzmotor u. div. Ersatzteilen, sehr gut erhalten für 1500.– DM zu verkaufen. Tel. 0 50 36/8 80. 60 469

F 12 Roadster, TÜV 10.77, VB 1500.– DM. Schrettinger, A.-Stifter-Str. 37, 6457 Maintal 2. 60 671

Ferrari

Die Meisterwerke des F 1-Weltmeisters:
308 GTB · Dino 308
365 GTB 4 2+2
365 GT BB liefert
Allein-Import
AUTO BECKER, D'dorf, 02 11/33 80-1

Ferrari Dino 308 GT4, 9/74, 18 800 km, Stereo-Radio, el. Fensterheber, Lederpolsterung, DM 35 000.–.
Autohaus Wolff + Co., 3012 Langenhagen 1, Tel. 05 11/73 20 21. 60 470 H

Ferrari 365 GTBB Unfallwagen, auch Totalschaden zum Ausschlachten gesucht. Chiffre A 9/60 471

Ferrari Dino Targa, Bj. 75, 16 000 km, blau-met., 31 000.– DM inkl. MwSt., verk.: W. Stein, Seckenheimerstr. 17, 6800 Mannheim, Tel. 06 21/44 97 05. 60 472

Verkauf — Service zum Spezialisten
Ferrari SCHAETZLE
757 Baden-Baden, Tel. 0 72 21 / 6 33 55

Ferrari Dino, Bj. 72, TÜV 3/78, neue Reifen, neue Bremsen, DM 18 500.– i. A. Autohaus Nordstadt, 3 Hannover, Tel. 05 11/63 13 38. 60 473 H

Dino 246 GT, schlechter Oldruck, VB 9500.– DM. Tel. 02 21/41 48 06 abends. 60 474

Ferrari-Vertragshändler
Raum Stuttgart
PETER ROSENMAIER
7 Stuttgart 61, Am Bergwald 39 b, ☎ 42 15 80

Dino 308, sinnvolles Zubehör, noch nicht zugel., volle Werksgarantie, NP 55 000.– f. DM 39 800.– VB zu verkaufen. Tel. 0 23 07/85 86. 60 475

Ferrari Dino 308 GT 4, Bj. 9/75, 1. Hd., orig. 2600 km, a. Extr., 20 000.– unt. NP. Tel. 09 11/60 69 01 od. 45 10 98. 60 160

Ferrari Dino 246 GT, 40 000 km, orig. Erstlack, diamantrot, 16 900.– DM, Eintausch. T. 0 28 42/4 11 45. 60 306

Ferrari 365 GTB 4, Bj. 70, 30 000 km, opt. Zust., DM 28 000.–. Tel. 0 61 21/4 18 96 ab 15 Uhr. 60 307

Suche Ferrari-Unfallwagen, Gebrauchtteillager. T. 0 21 51/3 59 94. 60 225 H

Geheimtip! Zahlen Tageshöchstpreise in bar für Ihren Ferrari. Tel. 07 11/ 29 13 24 oder 22 49 73. 60 305 H

Dino 246 GT, 6/72, silber-met., 40 000 km, DM 19 550.—. T. 02 21/51 23 64. 60 161

Fiat

SEBRING - Sport - Auspuffanlage
— der Langzeit-Auspuff —
mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort lieferbar für FIAT 128, 128 rally, 128 Coupé, 125, 125 Spezial.
SEBRING, 6301 Heuchelheim 1, Postf. 25

Cabriolet Fiat 1500, Bj. 1966, ATM 40 T, gen.überh., TÜV 11.76, gegen Gebot abzugeben. Tel. 02 41/1 22 43. 60 672

Fiat Dino Coupé 2L, 160 PS, 6400.— VB, TÜV 77, Bestzust., Tel. 0 70 31/2 17 98. 60 673

FIAT 131 S, Bj. 75, rot, 6500 km, umständeh. zu verk., Chiffre A 9/60 674.

Fiat Dino-Unfallwagen gesucht. Ersatzteil-Verkauf. Tel. 02 11/71 25 17. 60 226 H

Hardtops für Fiat Spider 850, einfach oder 3teilig. Für Fiat Spider 124, 3teilig. KÜRBLER, 8114 Uffing 30, Tel. 0 88 46/2 93

124 Spider, 2 Hardtop 300/500.— VDO Drehzm. 50.—, G. Weiner, Buchnerstr. 5, 775 Konstanz. 60 308

Fiat 128 Spec., 55 PS, blau-met., 6 Mon. alt, 8000 km, Garagenwag., DM 8100.—, T. 0 78 21/2 51 53 n. 18 Uhr. 60 309

124 Spider Teile, Türen, Felgen, Motor, Getriebe u. a. verkauft Tel. 02 09/ 3 66 35 75 werktags. 60 311

Fiat Siata Spring zu verk., Tel. 02 01/ 77 47 55. 60 312

Wir kaufen gegen bar: Fiat 124 Spezial und Fiat 125 Spezial, Bj. 72, Vloet, Mook Holland, Tel. 00 31/88 96-17 41. 57 912

Fiat 130 B, Bj. 72, met.-blau, aut. get. Scheiben, Extras, 65 000 km, VB 9850.— DM, T. 0 62 05/45 49. 60 313

X 1/9, Bj. 74, 65 000 km, TÜV 4.78, Tel. abends 0 89/8 41 15 31. 60 314

X 1/9, 22 000 km, 9800.— T. 02841/64187. 60 476

Dino 2400, 37 000 km, Bestzust., DM 11 900.—, T. 0 94 23/7 02 ab 18 Uhr. 60 477

Fiat 130 Autom., Bj. 71, silb.met., nur 43 000 km, TÜV 8.77, opt. + techn. einwd.fr., Tel. Mainz 2 12 81. 60 478

Fiat 124 Sport Coupé, 1,8 Ltr., 118 PS, Bj. 4. 75, 12 600 km, blau-met. (24 Mon. Rostgarantie) Extras, NP 17 000 DM, VB 10 700.— DM, Tel. 0 40/6 72 63 80. 60 479

Ford

SEBRING - Sport - Auspuffanlage
— der Langzeit-Auspuff —
mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort lieferbar für FORD Capri 1600 GT + XL.
SEBRING, 6301 Heuchelheim 1, Postf. 25

Capri 2.6, Bj. 74, Rennlook, Sonderlack. Tel. 0 61 21/42 14 33. 60 488

Ford Escort Sport 1.3, 70 PS, 10. 75, 7200 km, Rad. Frankfurt, VB 9900.—. T. 0 76 26/3 74 ab 19 h od. Sonntag. 60 480

Autoimport Kugel
5503 Konz, Tel. 0 65 01/30 82 H

ESCORT RS 2000 im Rennlook, blauweiß, ca. 30 000 km, sämtl. Fahrwerksverbesserungen, Koni-Dämpfer, große Kotflügelverbreiterungen, 4 x 9" Minilite mit 235/60 x 13 Pirelli, 4 x 8" BBS mit Kleber-Winter-Rallyereifen, Halogen Weit- u. Breitstrahler. Alle Extras TÜV-eingetr. Keine Rennen. Motor ca. 130 PS. VB DM 13 500.—. Fahrzeug ist techn. u. opt. einwandfrei. Telef. Anfragen R. Baisch, 7000 Stgt.-1, Böcklerstr. 12, T. 60 68 46. 60 481

Capri 2.3 Ltr. orig. Rennausführung, blauweiß, 235er Bereifung, keine Rennen gefahren, Mod. 3. 73, 8900.— DM VB, T. 02 11/38 01 27 32 bis 15 Uhr. 60 482

Optimaler Escort I Sport (Mexico-Motor) m. viel Zubeh. v. Mitarbeiter d. Zakspeed-Teams z. verk. 0261/76582. 60 483

Ford Capri 1600 GT, Bj. 73, TÜV Dez. 77, neue Reifen, VB 6000.—. Telefon 0 72 58/88 28. 60 484

Engl. Ford Zodiac Mark III, Bj. 63, 65 000 km, gepfl., Ledersitze, vorn links beschädigt, Motor, Getriebe einwandfrei, Scheiben ganz, ohne Räder z. Ausschlachten zu verk. Tel. 06 50 91/5 81. 60 485

Capri II 3,0 Spezial, 160 PS, schw. m. Goldstreifen, werksmäßig tiefergel. Fahrw., Heck- u. Frontspoiler, div. Extr., neu bereift, Bj. 5.75, 23 000 km. T. 0 88 41/18 92 o. 95 62, 9—21 Uhr. 60 486

Verk. 4 BBS-Rennfelgen 9 x 13 für Capri. Tel. 0 91 78/15 50 ab 18 Uhr. 60 487

Verk. Osi-Mot. 2 Ltr., 6 Zyl. 90 PS, 30 000 km gel., 580.— DM, Tel. 02 11/ 34 99 11 od. ab 20 h 74 56 35. 60 315

Geheimtip! Zahlen Tageshöchstpreise in bar für Ihren Ford. Tel. 07 11/ 29 13 24 oder 22 49 73. 60 316 H

MUSTANG-Gebrauchtteile, 16-19 Uhr, Tel. 05193/84409
60 228 H

Super-Capri 2.6 RS, Bj. 8.72, Rennverbr. eckig, Front- + Heckspoiler org. Werkslack. bl/ws, 9" BBS 235 VR 60, Preis VHB, T. 0 52 02/36 76. 60 317

Ford Osi, 2 l, Bj. 67, 40 798 km, TÜV 9.77, Radio, s. gt. Zust., VB 6000.— Tel. 0 71 34/81 49 n. 17 Uhr. 60 318

Ford Mustang Autom., Bj. 68, 105 PS, 2 J. TÜV, Servo, VB 4300.— DM, R. Geßner, Liegnitzstr. 14, 872 Schweinf. 60 319

Mustang-Teile zu verk. Unfall-Wagen ges. Jantos, 0 60 31/1 31 01 od. 58 04. 60 227 H

2,6 RS verkauft günstig, od. Tausch geg. Motorrad, T. 08459/6147 ab 19 h. 60 675

CAPRI II, 5.75, 2,3 Sonderserie, schwarz, Tel. 0 23 24/2 22 90. 60 676

MACH I MUSTANG, Bj. 2.71, 80 000 Miles, schwarz-silbern abgesetzt, Garagenwagen, TÜV 12.77, neu bereift, Topzust., Automatik, V8, 202 PS, VB 8500.—, Tel. 05 61/40 36 70. 60 677

Ford Mach 1, Bj. 73, 30 000 km, hellblau-met., TÜV 3.77, VB 11 000.— DM, Tel. 02 21/2 40 16 83 ab 17 Uhr. 60 678

Ford-Osi mit neuem Motor, bester Zustand, Preis VHS, zu verkaufen. Tel. Klaus Scherer 07641/51238. 60 679

Geländewagen

Geländefahrzeuge aller Art
Land- und Range-Rover, Jeep, DKW, Haflinger, Toyota, Aro, VW 181, Unimog neu und gebraucht, zu verkaufen od. zu tauschen, ca. 20 Fahrzeuge zur Auswahl. Land- und Range-Rover-Ersatzteillager. Schneepfluganbauten und Zusatzgeräte.
TONI WAGNER
Land- und Range-Rover-Vertragswerkstätte
7891 Weilheim-Bannholz
an der B 500, Telefon 0 77 55/3 63 oder 4 04

Expeditions-UNIMOG. T. 0431/394498. 60 680

Suche für meinen DKW Geländewagen Munga 8 Ersatzteilkatalog 90/2 u. 90/3. Chiffre A 9/60 320

DKW Jeep, TÜV 78, 2500.—, 094313804 60 489

An- und Verkauf
von neuen und gebrauchten
Allrad-Fahrzeugen
SEPP HEIMERL
Landmaschinen + Kraftfahrzeuge
76 Offenburg, Angelgasse 8
Postfach 1569, Tel. 07 81/7 60 88 u. 89

Ständig zeigen wir Ihnen a. unser. Lager Geländefahrzeuge d. Marken **UNIMOG - LAND-ROVER - JEEP - HAFLINGER** (Steyr Puch) i. Bestzust. sowie gebr. Ersatzt. f. a. Marken preisgünst. abzugeb., **Bernhard Gutmann,** Mercedesstr. Industriegebiet, 7560 Gaggenau-Rotenfels, Tel. 0 72 25/25 19. 60 490 H

Munga 4 für Bastler, Motor 0 km, o. Probl., VB 1400.— DM T. 0 64 31/39 20. 60 491

DKW - Geländewagen
Typen Munga 4 + 8, große Auswahl, neuer TÜV.
Peter Hermann, Carl-Zeiss-Str. 28
3005 Hemmingen 1, Tel. 0511/421021

Glas

2 Glas 1300 GT an Bastler zu verk., Tel. 0 44 04/26 82. 60 492

1700 Coupé zum Ausschlachten. W. Herold, 8 Kieferweg, 6963 Merchingen. 60 493

Glas 3000 Coupé, Bj. 68, TÜV 12.77, Radio-Cassetten-Stereoanlage gegen Gebot zu verk. T. 07 11/1 52 52 23. 60 494

Verkaufe od. tausche BMW-Glas 3 l, Bj. 68, TÜV 1.78, renoviert für nachweisl. über 10 000.—, für 8000.— DM, 48 000 km gel., tausche nur geg. Opel Caravan—Ford Turnier ab Bj. 74, bis 50 000 km. Tel. 0 25 04/37 28. 60 321

Iso

ISO Grifo-Heckscheibe dringend gesucht. Tel. 0 62 03/38 98. 60 162

Iso Grifo, 7 l, EZ 71, Bestzustand, silber-met., TÜV 77, neu bereift, 324 PS, 18 000.— DM. Tel. 0 53 03/52 76. 60 322

Rarität! Iso Rivolta Fidia, Bauj. 1971, Zustand 1a, an Liebhaber zu verk., DM 35 000.—. Chiffre A 9/60 860

Iso Grifo Lusso GT 300, 7.72, original 41 000 km, sehr gepflegt, schw. Leder, Klima, el. Fenster, metallic, Stereo, 5-Gang, Sperre, wegen Führerscheinentzugs zu verkaufen für ca. 18 000.— DM VB, Inz. mögl. Tel. 0 70 71/2 19 41. 60 323

ISO Rivolta, Bj. 66, 2. Motor ca. 40 000 km, TÜV bis 77, gut gepflegt und bereift, DM 4800.—. Tel. 0 28 22/50 41. 60 495

Iso Grifo, 7 l, Bj. 71, 25 000 km, DM 3950.— Unfall. Tel. 05 41/68 14 68. 60 496

ISO Grifo 5,4 l, EZ 71, neue TA/GA, grün-met. Lack, Klima, el. Fenster, heizb. Heckscheibe u. neu bereift, für 12 500.—, in sehr gt. Zust., an schnellentschloss. Käufer umständehalber zu verk., Inz. od. Tausch mit Wertausgl. möglich. Tel. 06 21/40 38 26. 60 681

Jaguar

JAGUAR NEUWAGEN
XJ 4.2 — XJ 5.3, Lim. + Coupé
günstig sofort ab Lager lieferbar
Huscher-Strepp
Tel. 0 21 05/47 03 + 0 21 01/6 95 44

Jaguar-Barank. T. 07 11/83 82 19
60 834 H

Originalteile günstig. T. 0 61 74/54 60. 60 231 H

Jaguar-Ersatzteile, Unfallwagen ges. Tel. 0 21 03/5 29 95, Telex 08 581 611. 60 229 H

Suche MK II 3,4 im Tausch; **s. Volvo.** 60 682

Jaguar E 4,2 l, Bauj. 70, 60 000 km, Garagenwagen, Topzustand, 14 800.— DM. Tel. 06 21/89 37 34. 60 683

JAGUAR XJ 12,
5,3 l, EZ 5.74, 65 000 km, silber-met., Schwarzleder, el. Fensterheber, Becker „Mexico" Stereo, Nebellampen, Nebelschlußleuchte, Garagenwagen, Bestzust., VB DM 22 000.—. Tel. 0 40/ 6 72 40 79 oder 0 41 02/8 12 96. 60 684

Su. neuw. Roadster, bar. 07044/6827. 60 685 H

Jaguar E 4,2 Cabrio, gepflegter Zustand, Bj. 69, zu verk., DM 15 000.—. Tel. 0 23 92/29 04. 60 686

MK 10 zu verkaufen, 3000.— DM. Tel. 0 65 93/85 31 von 10—15 Uhr. 60 687

JAGUAR-REIFEN
XJ 6 DUNLOP ER 70/VR 15 190,—
XJ 12 DUNLOP 205/70 VR 15 198,—
Telefon 0 27 22 / 74 62

XJ 12, Bj. 74, 28 000 km, exzellenter Zustand, alle Extras einschl. Klimaanlage, unfallfrei, aus 1. Hd., 25 000.— DM + 11% MwSt. Tel. 0 70 44/68 27. 60 688 H

XJ 6 4,2, EZ 9.71, TÜV 2.78, Autom., 11 000.—, nehme MK II bzw. MB 170 bis 5000.— in Zahl. Tel. 02 11/76 32 00. 60 689

MK II 3,4 l, Bj. 65, Rechtslenker, TÜV 78, VB 13 800.— DM, zu verkaufen. Tel. 0 41 93/7 84 30. 60 497

Jaguar XJ 6, unfallbesch., Motor (km 15 000) u. weit. Teile günst. abzugeb. HWG P. Hirsch, Tel. 0 89/33 42 00. 60 795

MK I, Bj. 59, Linkslenker, grau, geg. Gebot zu verk. Tel. 0 40/89 47 67. 60 498

JAGUAR — SERVICE
Raum Köln
neuwertige Fahrzeuge + E-Teile
Kirschbaum-Automobile
Klaus Wegen & Co KG
5 Köln 1, Aachener Str. 90
Tel. 02 21/51 15 51 u. 51 43 42

Jaguar-Barank. T. 07 11/29 72 66
60 420 H

Reifen der 0.60er und 0.70er Serie

	Uniroyal	Kleber GTS	Pirelli CN 36 SM	Dunlop D 1
165/70-13	75.-TL	70.-	—	—
175/70-13	85.-TL	80.-	—	—
185/70-13	85.-	92.-	85.-HR	—
185/70-13	97.-HR	100.-TL	92.-HR TL	—
195/70-13	—	98.-	125.-HR TL	—
185/70-14	96.-HR	97.-	112.-HR TL	—
195/70-14	126.-HR	105.-	134.-HR/157.-VR	130.-HR/160.-VR
205/70-14	162.-TL	135.-TL	151.-TL/159.-VR	137.-HR/166.-VR
175/70-15	100.-TL	—	116.-HR TL	—
185/70-15	—	98.-	150.-VR	160.-VR
235/60-13	—	—	190.-VR TL	—
215/60-15	—	—	230.-VR TL	190.-VR

ATS - Felgen zu unschlagbaren Preisen
Preise inkl. MwSt. Versand per Nachnahme.
REIFENBERGER, 657 Kirn, Tel. 0 67 52/29 58 und 23 00

Jaguar

Jaguar XJ 6, 4,2 Ltr., Daimler, 73, TÜV 6.77, 42 000 km, dunkelblau, innen beige Leder, beheizb. Hecksch., el. Fensterh., Overdrive, E-Felg., Ster. m. autom. Ant, Bestzust., nicht im Winter gefahr., Brems- u. Auspuffani. überholt, von Privat zu verk., DM 18 220.—. Tel. 02 01/48 10 27. 60 794

Jaguar Pkw sofort lieferbar, Type XJ 4,2, Type XJ 4,2 Coupé, Type XJ 5,3 und XJ S. Tel. 0 44 71/56 56 und 0 44 41/31 21. 60 796 H

auto-könig
Eggenfeldener Straße 100
Tel. 93 40 22, Telex 529 349
8 München 81
24-Stunden-Ersatzteil-Service.
Rufen Sie einfach 089/93 40 22.
Versand zweimal täglich.

Jaguar E Type Cabrio, m. Hardtop, Letztmodell, 4000 km, Autom., Servolenk., Klimaani. Tel. 0 30/2 16 45 99. 60 797 H

Orig. Teile zu Dumpingpr. 06174/7317 60 798 H

XJ 6, 4,2, 71er, tadellos, f. nur 9500.— DM zu verk. Tel. 0 71 24/8 52. 60 799

JAGUAR
Spezialservice und Ersatzteile, auch ältere Typen
Sportauto Dehnhaide
2 Hamburg 76, Dehnhaide 57
Tel. 0 40 / 29 78 43 und 2 99 59 39

XJ 6 4,2 Serie 2, 34 000 km, 22 000.— DM. Tel. Ulm 38 14 35. 60 500

2 XK 150,

1a Zust., zu verk. v. priv. Sammler, **XK 150 Türen** (neu). T. 07 21/2 97 22. 60 499

Jaguar-Neuwagen

XJS DM 47500,- XJ 4.2 C DM 34500,-
XJ 5.3 C DM 44500,- XJ 4.2 DM 31500,-
XJ 5.3 DM 41500,-
verschiedene Farben ab Lager
Fa. SN Leonberg, 07152/41825 od. 48164

MK II, 3,8 l, TÜV Okt. 77, techn. u. opt. in Traum-Zust., generalüberh., Nachweis lt. Rechng., schwer. Herzens wegen Hauskauf abzugeb. Tel. 0 40/ 36 62 94, nach 18 Uhr 0 40/8 32 38 03. 60 501

Jaguar E-Type, 1. Hand, 1 Jahr alt, von Privat, 20 000 km, silber-met., Stereo-Cass., blau Lederausst., DM 27 500.— inkl. MwSt. 0 30/8 23 15 64. 60 163

Jaguar MK II, m. s. v. Zub., Bj. 69, met.-grün. Tel. 0 68 05/86 03. 60 502

XJ 6 L, 3.4 L A., weiß, fabrikneu, DM 27 840.—. Tel. 0 68 31/7 38 06. 60 164 H

JAGUAR IN KÖLN
AUTOHAUS KEMPEN
Ständig Auswahl an Neu- und erstklassigen Gebrauchtwagen
Tel. Köln 37 40 81 und 37 56 77
Ankauf von guten gebrauchten Jaguar.

REIFEN-Superniedrigstpreise alle Größen f. brit. Fahrz. 0 61 74/54 60. 60 230 H

E-Typen ständ., Re.-Lenk., verzollt, ab DM 7000.—. Tel. 0 61 74/54 60. 60 232 H

Original AT-Motor 4,2 + 2,8 Ltr. m. Einb. mögl. T. 02631/53018. 60 165

Ersatzteil-Expreßversand tägl.
J. A. Woodhouse & Co.
Kölner Straße 93 · 5000 Köln 40 (Marsdorf)
Telefon (02 21) 48 71 41 · Telex 08 881 059

Jaguar XJ 6, 5.71, 91 000 km, Bestzust., VB 10 500.— DM. Tel. 0 54 81/ 57 55 oder 57 73. 60 503

Jaguar MK 2, 240, 350 Saloons, Handbuch und Auto. Ausgezeichneter Zustand. R.H.D. Preise von 5000.— DM u. Zoll. Clark, Sea House, Anne's Road, Broadstairs, Kent, England, Tel. Thanet 6 86 89. 58 184

Geheimtip! Zahlen Tageshöchstpreise in bar für Ihren Jaguar. Tel. 07 11/ 29 13 24 oder 22 49 73. 60 324 H

XJ 6 + 12 Neuwagen sof. lieferb.
weit unter Preisempf. Fink, 0 72 54/10 81

Jaguar EV 12 Coupé, Bj. 72, orig. 36 000 km, geg. Gebot. Tel. 0 89/ 5 02 45 45/19 75 81/2 60 82 11. 60 325

MK II, Bj. 69, 2,4 l, weiß, r. Lederp., orig. Zust. Tel. 0 23 71/2 33 33. 60 326

3.4 S, rechtsgest., engl. Zulassung, Autom., techn. + opt. gut, 42 000 Mil., DM 5000.—. Tel. 09 21/39 12 45. 60 327

Jaguar 420, Bj. 67, Linkslenker, Autom., i. gut. Zust., für DM 4200.— VB zu verk. Tel. 0 27 75/4 36. 60 328

Jeep

Suche für meinen DKW-Geländewagen Munga 8, Ersatzteilkatalog 90/2 und 90/3 Chiffre A 9/60 330

Sensationspreise für CJ 5/7 Jeeps

Der Super 76er US-Jeep mit Vierrad-Antrieb
CJ 5 US-Dollar 6990,— inkl. MwSt.
CJ 7 US-Dollar 7390,— inkl. MwSt.
Bei TAX-FREE-KAUF abzügl. 25%
FUCHS AUTOMOBILE
6000 Frankfurt 1
Parkstr. 18, Tel.
06 11/59 06 75—77

Jeep DKW-Munga, TÜV, gen.überh., opt. u. techn. o.k., Liebhaberfahrzeug, VHB 3500.— DM. T. 08247/2171. 60 329

Munga - Ersatzteile

Motoren u. Getriebe (neu, Aust. u. gebraucht) sowie alle anderen Ersatzteile. Auch Schneeketten, Batterien, Reifen, Ersatzteilkataloge, Werkstatthandbücher und komplette Jeep, z. T. neuer TÜV.
Peter Hermann, 3005 Hemmingen 1
Carl-Zeiss-Str. 28, Tel. 05 11/42 10 21-25

DKW Munga, Polizeiauto, orig. 57 000 km, Sonderlack, wie neu, v. Extras, TÜV 5.77, VB 8000.—. T. 0 21 03/26 17. 60 505

Jaguar

Ihr Jaguar ist ein außergewöhnliches, hochmodernes Auto. Deshalb braucht er einen außergewöhnlichen, hochmodernen Service. Der autorisierte Jaguar-Händler kann Ihnen diesen Service garantieren. Denn er verfügt über die entsprechend ausgestattete Werkstatt und die werksgeschulten Fachkräfte. Er besitzt die neuesten technischen Informationen und garantiert die Verwendung von Original-Ersatzteilen. Deshalb achten Sie beim Kauf wie beim Service auf das

Zeichen des Vertrauens

Ein gutes Auto braucht einen guten Service!

Autorisierte Jaguar-Fachbetriebe

AACHEN, Autohaus Dreis, Tel. 0241/73093
Josef Lannotte, Tel. 0241/162375 + 162382
ALBSTADT, Anton Godinez, Tel. 07431/4337 + 2452
ALSDORF, Hubert Nusser jun., Tel. 02404/1255
ALTENA, Klaus Lienkamper & Co oHG, Tel. 02352/50430
ALZENAU, Autohaus Amberg, Tel. 06023/449
AMBERG, Rattke & Hofmann, Tel 09621/81756
ASCHAFFENBURG, Autohaus Amberg, Tel. 06021/21418/19 + 21410
AUGSBURG, R. Stolber Automobile, Tel. 0821/30678
BAD HONNEF, Peter Reuffel, Tel. 02224/2406
BAD VILBEL, Michael Krege GmbH, Tel. 06193/8102-3
BAD ZWISCHENAHN, Dierk Mengers, Tel. 04403/3378
BAYREUTH, Auto-Koller, Tel. 0921/69127-29 .
BECKUM, Hubert Pfannkuche, Tel. 02521/3301
BERGISCH-GLADBACH, Kirch & Nicolin, Tel. 02202/51844
BERLIN, Herbert Schultze oHG, Tel. 030/8869035 + 822051
BIELEFELD, Auto-Sport Stopka, Tel. 0521/20892 + 203557
BITBURG, Carl Metzger KG, Tel. 06561/3462
BONN, Auto-Kumpel, Tel. 02221/232061
BRAUNSCHWEIG, Michael Gottschling + Sohn KG, Tel. 0531/74546
BREMEN, Auto Heins KG, Tel. 0421/490016-17
DARMSTADT, Hans Bryjak, Tel. 06151/81666
DAUCHINGEN, Waldemar Birkholz, Tel. 07720/4583
DETMOLD, Fritz Siegmeyer, Tel. 05231/24742
DIETZENBACH, Autohaus Peters, Tel. 06074/23567
DORMAGEN, Egon Huntgeburth, Tel. 02106/47171
DÜSSELDORF, Auto-Supermarket GmbH, Tel. 0211/3380-1
Birkelbach & Unkrüer, Tel. 0211/671660
A. Bruggemann + Co GmbH, Tel 0211/7818-1
DUISBURG, Autax Kraftfahrzeuge GmbH & Co. KG, Tel 0203/20901
ECKERNFÖRDE, Neitzel KG, Tel. 04351/5646
ERLANGEN, Auto Lehner GmbH, Tel. 09131/33158
ESSEN, Theo Decker GmbH + Co KG, Tel. 0201/684145
ETTLINGEN, Walz & Zimmermann GmbH + Co KG, Tel. 07243/5652 + 77305
FELLBACH, Hahn-Sportwagen GmbH, Tel. 0711/5005261
FELLBACH-SCHMIDEN, Georg Ceslik, Tel. 0711/511560
FISCHEN, Auto Salger, Tel. 08808/534
FLENSBURG, Petersen Auto-Depot, Tel. 0461/17851
FRANKFURT, Autohaus Bernhard Kneifel, Tel. 0611/786630 + 785079
E. H. Depireux, Tel. 0611/235864 + 734306
FRECHEN, Manfred Hochkeppel, Tel 02234/52701 + 59123
FREIBURG, Autohaus Speck, Tel. 0761/31131 + 32
FÜRTH, Autohaus Enser KG, Tel. 0911/770463 + 78078
FULDA, Friedrich + Maier GmbH + Co KG, Tel. 0661/6969
GELSENKIRCHEN, Gunter Auffenberg, Tel. 0209/54801
GEVELINGHAUSEN, Franz Josef Becker, Tel. 02904/2631
GRONAU, Gerhard Kemper, Tel. 02562/3329
GUXHAGEN, Christian Kühlborn, Tel. 05665/2081
HAGE, Claas Ackermann, Tel. 04931/7237
HAMBURG, British Car Service, Tel. 040/381833
BMC Autohandels GmbH, Tel. 040/683345
Dieter Rothe, Tel. 040/6410999
Siek & Co., Tel. 040/5604267
Hans H. Stahlberg, Tel 040/2711 21-25
Vidal & Sohn, Tel. 040/257901
HAMELN, Friedrich Kruger GmbH, Tel. 05151/12821
Otto Löhrke, Tel. 05151/21099 + 7658
HANNOVER, Autohaus Sud Hannover, Tel. 0511/865061
HANNOVER, Fritz Morgenroth KG, Tel. 0511/630007
Gerhard Koch, Tel. 0511/691150
HEIDELBERG, A. Bruggemann & Co. GmbH., Tel. 06221/81091-5
HEILBRONN, Autohaus Fend KG, Tel. 07131/81081
HERNE, Rolke Automobile, Tel. 02323/52444
HERTEN, Josef Govert, Tel. 02366/35725
HILDESHEIM, Touren- u. Sportwagen Erdmann + Felske OHG, Tel. 05121/56148
ISERLOHN, Bremer & Co GmbH, Tel. 02371/31159
Heinrich Burschik, Tel. 02371/40678
JÜLICH, Kaspar Schusseler, Tel. 02461/2539
KAMP-LINTFORT, Friedr. John GmbH, Tel. 02842/7555
KARLSFELD, Heinz Osterholzer, Tel. 08131/91516
KARLSRUHE, Autohaus Jürgen Olm GmbH, Tel 0721/661001
KREFELD, Zimpel-Automobile GmbH & Co KG, Tel. 02151/771011
KÖLN, Autohaus F. J. Kempen, Tel. 0221/374981
LUDWIGSHAFEN, Hermann Unold, Tel. 0621/564086
MAINZ, Fox-Motors GmbH, Tel. 06143/7741-46
MANNHEIM, Autohaus Raichle & Baur GmbH & Co KG, Tel 0621/817467
MEINERZHAGEN, Autohaus Rahardt, Tel. 02354/2144
MÖNCHENGLADBACH, R. Rankin & Co., Tel. 02166/49055 + 48405
MONTABAUR, Auto-Nick KG, Tel., 02602/2088
MÜNCHEN, Anglo-Automobil Werner Fruhling, Tel. 089/182706 + 194603
ASU Auto-Service Union KG, Tel. 089/381071
MÜNCHEN, Auto-König, Tel. 089/934022 + 598544
Auto-Oppel, Tel. 089/281178 + 282624
Auto-Wilhelm, Tel. 089/325423 + 391427
Recknagel + Niedermeier OHG, Tel. 089/281951 + 284599
MÜNSTER, Ing. W. Brandes, Tel. 0251/56381 + 76948
NEUMARKT, Autohaus Reutlinger GmbH & Co KG, AHG, Tel. 09181/9354
NORDHORN, Autohaus Paertmann, Tel. 05921/14849 + 14941
NÜRNBERG, Britische Automobile, Fritz Neuser, Tel. 0911/533539 + 36949
Motus, Jedamzik & Sandner OHG, Tel. 0911/42001-2
OFFENBURG, Arno Fandrich, Tel. 0781/5200
OSNABRÜCK, Georg Ciupka, Tel. 0541/572829
OSTERODE, Autohaus Wolfgang Dohn, Tel. 05522/3560
PFORZHEIM, Autosalon Roger Schweikert GmbH + Co KG, Tel. 07231/16364
RASTATT, Auto-Metz GmbH, Tel. 07222/34031-32
RAVENSBURG, Siegbert Allgaier, Tel. 0751/21123
REGENSBURG, Oskar Seitz, Tel. 0941/52872
ROSENHEIM, Auto Fink + Sohn, Tel. 08031/6439 + 33362
SAARBRÜCKEN, Alfred Ritz, Tel. 0681/36529
SACHSENHEIM, Schmidt Fahrzeuge KG, Tel. 07147/7140
SIEGBURG, Josef Löbbert Erben, Tel. 02241/64114
SIEGEN, Fritz Heinbach, Tel. 0271/4975-76
STUTTGART, AVG Auto-Verkaufs GmbH, Tel. 0711/722094-95
Paulinen-Garage Struckmann + Co., Tel. 0711/854551
TRIER, Carl Metzger KG, Tel. 0651/87063-64
ULM-SÖFLINGEN, E. Grupp, Tel. 0731/381435
VECHTA, Karl Sudbeck, Tel. 04441/2688
WEILHEIM, Auto Salger, Tel. 0881/3334
WIESBADEN, Heinz Heil, Tel 06121/420222 + 420232
WÜRZBURG, Ernst Breitenberger, Tel 0931/597818
Schürer & Co KG, Tel. 0931/51058 + 51185
WUPPERTAL, Altmann + Hansen GmbH & Co KG, Tel. 0202/310711

JAGUAR
VERKAUF
SERVICE

Jaguar –
ein Auto, das nicht jeder fährt!

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf auto motor und sport

KAISER, Bj. 66, teilrenoviert, fahrb., Preis 3000.– DM VB. M. Schieffer, Pecherstr. 1, 5300 BN-Bad Godesberg. 60 692

M 151-Teile ges. Chiffre A 9/60 691

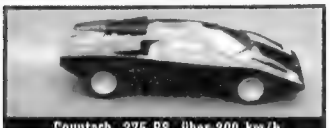
Jensen

Jensen INTERCEPTOR, Bj. 10.73, 45 000 km, neu bereift, Klimaanl., NP DM 72 000.–, jetzt nur noch DM 45 000.–. Tel. 0 62 71/22 12. 60 800 H

Jensen-Healey-Cabrio, Bj. 74, 19 000 km, 12 500.– DM. Tel. 0 70 44/68 27. 60 690 H

GELEGENHEIT: Weg. Imm.-Kauf Jensen Healey m. 4000 km, f. n. 17 000.– DM abzugeb. 0 89/35 85 58 a. 20 Uhr. 60 504

Lamborghini



Countach, 375 PS, über 300 km/h

Deutsche lamborghini Vertriebsges.m.b.H. Generalimporteur

8 MÜNCHEN, Sonnenstr. 22, Tel. 0 89 / 59 75 09
Ausstellung: Odeonsplatz 2, Tel. 0 89/2 80 09 75
Zentralersatzteillager: München 90, Schönstr. 12, Tel. 0 89 / 66 38 18

Lamborghini-Vertragswerkstätte
Unfallinstandsetzung · Ersatzteile
Max Irber, 8 München 90
Schönstr. 12, Tel. 0 89 / 66 38 18

Automob.-Vertr. GmbH, 4000 Düsseldorf, Corneliusstraße 93, 02 11/34 34 34

ESPADA, Bj. 72, silber-met., Bestzust., DM 22 000.–. Tel. 02 21/7 60 35 10. 60 693

ESPADA, Okt. 70, hellgrün-met., 1. Besitzer, unfallfrei, nachweisbar garantiert 34 000 km. **HUBERT HAHNE GMBH,** Tel. 02 11/34 34 34. 60 801 H

Lamborghini Miura S, 12 Zyl., 365 PS, 280 km/h, Bj. 7.71, techn. u. opt. absolut erstklassiger Zustand, unfallfrei, privat aus Schloßbesitz zu verkaufen, Preis 28 000 DM. Tel. 0 28 31/62 71. 60 332

Aus zweiter Hand:
Countach LP 400,
Espada, Pantera, Morgan

Lamborghini Urraco, Bj. 8.73, 32 000 km, metall.-rot, Bestzustand, ZW m. Zubehör umständeh. günst. zu verkaufen. Tel. 02 99 37/2 51 oder 61 77. 60 166

Miura Unfall. Tel. 0 89/7 55 91 12. 60 507

Zeitwert 53 800.– Miura SV, 73, 10″, Neulack met.-braun/gold, weiß. Led., sämtl. erd. Extr., techn. + opt. 1a, VB DM 44 000.–. Tel. 0 30/7 51 87 19. 60 508

Lancia

Seltenheit: Lancia Aurelia-Spider America, Bj. 55, verm. einziges Exemplar in Deutschland, 2sitzig, rechtsgest., 2451 ccm, 100 PS, TÜV 78, techn. + opt. erstkl. Zustand, VB DM 15 500.–. Tel. 0 89/29 60 83. 60 167

Lancia 1.3 Zagato, Bj. 71, 70 000 km, TÜV 77, VB 4500.– DM. 06221/13743. 60 334

Lancia Fulvia 1.6 HF Coupé, rot, EZ 9.70, ca. 48 000 km, Zweitwagen, unfallfrei, techn. + opt. Bestzustand, VHB 7200.– DM. Tel. 02 11/35 72 76. 60 694

FULVIA Coupé 1.3 L, EZ 2.74, 38 000 km, TÜV 78, DM 7950.–. 0234/596027. 60 695

450 SEL

8.74, 26 000 km, met.-grün, schw. Leder, Alu-Felg., Radio, viel weiteres Zubehör, als Zweitwagen gelaufen, abzugeben. Anfragen unter Tel. 0 71 51/50 82 77

60 333

Lancia Fulvia Coupé 1,3 S, weiß, fast neu, 10 Monate jung, makellos in Lack u. Motor, 15 000 km, unfallfrei, 90 PS, Radio u. 4 M+S-Reifen, VB 10 600.– z. verk. Tel. 0 60 51/6 74 66. 60 335

Lincoln

COERPER AUTO EXKLUSIV
Wagen für den anspruchsvollen Fahrer
4 Düsseldorf-Heerdt — Am Handweiser Burgunderstr. 30, Telefon 02 11/50 16 05

Lotus

Super Seven TC, bildschön, 122 PS, gegen Höchstgebot zu verkaufen. Tel. 0 22 02/3 23 55. 60 696

Verk. Lotus Elan, Bj. 69, schwarz, total überholtes und umgebautes Fahrzeug, Kotflügelverbr., 7 J 13 BBS. 1 Motor TC 122 PS, 1 Motor COSSW. 150 PS, neu. Tel. 0 72 21/6 16 61. 60 697

Europa S 2, 3.71, 50 000 km, 130 PS, LM-Felgen, Stereo-Anlage, Farbe: rot, DM 6000.–. J. Ottinger, Rebenweg 8, 7891 Horheim. 60 336

Elan Cab., Bj. 71, 8000 km, reparaturbedürftig, für 6500.– DM zu verk. Tel. 06 31/6 06 76 ab 19 Uhr. 60 337

Super Seven S 3, geg. Gebot zu verk. Tel. 02 11/36 54 00 od. 28 31 50. 60 168

Lotus Twin-Cam-Motor, 1 Ford-Motor 1600 Hc, passend für Lotus und Seven mit Getriebe. Tel. 0 29 43/25 86. 60 509 H

Super Seven S 4, 8000 km, alle Extras, DM 16 800.–. T. 04331/27332 n. 18 Uhr. 60 510

Maserati

MAS. INDY/73, DM 24 000.–. 0921/64573. 60 511

Maserati Indy, Bj. 70, Zweitwagen, grün, TÜV 4.78, Bestzust., garagengepfl., 58 000 km, ca. 18 000.– DM. 8940 Memmingen, Postfach 2230, Tel. 0 83 31/8 79 92. 60 512

Khamsin, Bj. 74, braun-met., 25 000 km, 38 000.– DM. Tel. 06 21/1 47 90. 60 514

Liebhaberwagen! Maserati 3500 GT, silber Metalleffekt, schwarzes Lederpolster, Bj. 1964, 51 000 km, TÜV 2 Jahre, 1. Hand, 1a Zustand. Tel. 06 11/85 38 83 oder 73 24 69. 60 341

Maserati Bora, Mod. 74, 24 000 km, Klimaanl., elektr. Fenster, elektr. Sitz, elektr. Pedalverst., gelb, innen schwarz, ein Superauto, NP 85 000.–, f. 35 000.– abzugeb., evtl. Tausch m. Turbo Carrera. Tel. 0 82 47/47 69. 60 698

Maserati zu verkaufen! Typ: Indy America 4,7 l, 29 000 km, Zust. wie neu, 1. Hd., Bj. 72, Preis 37 000.– DM. Tel. 02 21/24 84 40. 60 233 H

Maserati Indy, 85 000, Zweitwagen, s. g. Zust., NP 78 000.–, Stereo, TED, Airc., Led.-S., kupf.-met., VB 18 500.–, gen.überh. b. 75 000. T. 0 82 38/22 20. 60 169

Thyristor-Zündung DISSY jetzt auch kontaktlose Steuerg.
Über 30.000 Volt
- Kein Verölen der Kerzen
- Sicheres Starten
- Wartungsfreie Zündung
- Spritziges, rasantes Fahren
- Weniger Benzinverbrauch

DISSY B 5 DM 168,–
DISSY B 5 speziell für Citroën GS
DISSY U 100 DM 198,–
DISSY U 100-Z für Ro 80 (4 Kerzen)
DISSY B 5 Z mit Zündübertrager 268,–
Die Vorteile d. DISSY-Zündg. sind Ihr Geld wert. Ford. Sie Prosp. an.
Autoelektronik H. DANNER & CO., Platanenallee 11, 2 Hamburg 54, Tel. 040/56 55 25

Suche Indy/Jarama/Urraco. Tel. 0 94 23/7 02 ab 18 Uhr. 60 513

Das Aussehen Ihres sportlichen Autos wird durch die einvulkanisierten Farbringe wesentlich verbessert. Lieferbar in den Farben weiß oder rot, mit einem oder mehreren Ringen pro Reifen.
Wir vulkanisieren diese Ringe in Ihren Reifen ein, liefern auf Wunsch auch alle gängigen Reifenfabrikate.
Prospekt anfordern!
W. PESCHEL
Reifen-Service-Betriebe
Postfach 170
2000 Hamburg 61

REGALE

- aus Holz oder Stahl
- in allen Größen
- für jeden Zweck
- Böden verstellbar
- hohe Tragfähigkeit
- preiswert

Freiprospekt

L.R. v. ZEDLITZ KG 6200 Wiesbaden
Emanuel-Geibel-Str. 18 · Tel. (0 61 21) 30 29 52

Bestellschein FLUGZEUGE '76

Bitte deutlich ausfüllen und absenden an:
MOTOR-PRESSE STUTTGART, Postfach 1042, 7 Stuttgart 1

Bitte senden Sie mir:

_____ Exemplar(e)
FLUGZEUGE '76
zum Preis von DM 15,– + DM 2,– Porto.

Lieferung nur bei Vorauszahlung!

☐ Der Betrag wird gleichzeitig mit dieser Bestellung auf das Postscheckkonto Stuttgart 6724-704 überwiesen.

☐ liegt als Scheck bei

(Gewünschtes bitte ankreuzen)

Name _____

Vorname _____

Straße _____

PLZ/Ort _____

Datum _____

Unterschrift _____ ams 9/76

Mercedes

BMR-Auto-Zierhufeisen
mit Ihren Initialen, 11 x 11 cm
Prospekte durch F. M. Reinhardt
7 Stuttgart 1, Verdistr. 59
Tel. (07 11) 69 35 64

Daimler SP. 250; wer fährt noch einen? Tel. 06 11/41 21 14. 61 088

Suche 230—350 SL, auch beschädigt, zahle bar. Tel. 0 53 41/4 30 06. 60 700

Mercedes-Motoren generalüberholt, gebraucht mit Garantie
200, 220, 200 D, 200 D/8, 220 D/8, 230/8, 250/8, 250 S, 250 SE, 280 S, 280 SE, 300 SE 3,5 l/6,3 l, 230 SL, 250 SL, 280 SL

BMW-Motoren generalüberholt und gebraucht mit Garantie
1502, 1602, 1802, 2002, 2002 ti, 2500, 2800, 3 l

Opel-Motoren generalüberholt und gebraucht mit Garantie
Kadett, Manta, Ascona, Rekord, Commodore, Admiral, Kapitän, Diplomat

Ford-Motoren generalüberholt und gebraucht mit Garantie
Escort 1100/1300, Capri 1700/1800/2000/2300/2600/3000, Granada, Consul

MOTOREN-RITTER, Tel. 0271/45215

DB 300 SEL 6.3, Bj. 72, grau Velours, mit allen Extras: Klimaanl., Stereo-Kassettenradio Becker, 1a Zustand, Tel. 0 30/6 93 21 32 od. 0 30/70 31 13 33. 60 701

SONDERANGEBOT
Michelin-Reifen

175	SR 14 ZXP	99,—
175	HR 14 XASP	118,—
195/70 VR 14 XWX		209,—
205/70 VR 14 XWX		211,—

einschl. 11% MwSt. Wegen anderer Größen sowie Leichtmetallfelgen bitte anfragen. Versand erfolgt per NN.
6050 Offenbach, Bieberer Str. 25
Postf. 1008, Tel.: (06 11) 81 38 38
BF-Reifenhandel

220 S/58, TÜV 3.78, alle Extras, DM 3000.—. Tel. 0 26 04/49 08. 60 705

DB 250 SE Coupé, Bj. 65, AT-Motor, neues Autom.-Getriebe, 2 J. TÜV, zu verkaufen. Tel. 0 49 44/22 85. 60 706

HOLLÄNDER
kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschäden zu absoluten Tageshöchstpreisen, sofortige Barzahlung u. Abwicklung. Tel. 02 34/6 05 53 oder 6 05 54

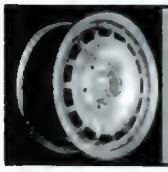
220 SE Coupé, Bj. 64, Autom., SSD, blau-met., Lederpolst., Radio, Halogen, Doppelscheinw., Servol., 2. Hd., AT-Getr. u. DB Werks-AT-Mot., 10 000 km, TÜV neu, v. Priv., VB 11 000.— DM inkl. MwSt. Siefkes, 2950 Leer, Tel. 04 91/34 85 nach 18.30 Uhr. 60 707

KAUFE Mercedes-Unfallwagen
Tel. Stuttgart 07 11 / 76 09 66

DB-MOTOREN m. Garantie. Opel, Ford, BMW. Tel. 0 27 71/63 47. 60 708 H

230 SL, Bj. 66, Werks-AT-Mot. 5000 km, 2 Däch., TÜV 77, neu ber., Radio, Speziallack met.-blau. T. 0 21 34/27 17. 60 709

250 Coupé, TÜV 2.78, Bj. 66, H.-Kuppl., Bestzust., DM 6500.—. T. 02 31/81 19 25. 60 712



BESTSELLER
LM-RAD FÜR MERCEDES VON ATS
6 J 14 DM 205,— 6.5 J 14 DM 212,—
Wiederverkäufer Nettoangebot anfordern
FRITZ IHLE, Reifenhandel KG, 757 BADEN-OOS, Tel. 07221/65500

450 SEL, Bj. 9.73, kupfer-met., Velourspolster, 50 000 km, alle Extras, inkl. Klimaanl., unfallfrei, aus 1. Hand, chauffeurgepflegt, 32 000 DM. Tel. 0 70 44/68 72. 60 702 H

Suche neuw. Merc. bar. 0 70 44/58 27. 60 703 H

Mercedes-Motore
generalüberholt u. teilüberholt, im Tausch für alle Pkw-Typen, Garantie, Aus-, Einbau, Reparatur
Motoren Rückert, Düsseldorf 13,
Alt Himmelgeist 22, Tel. 02 11/79 80 30

280 SE, Bj. 74, Extras, DM 21 000.—; 280 C, Bj. 8.74, wie neu, DM 17 000.—, beide + MwSt. Tel. 0 92 33/93 39. 60 704 H

300 SL v. Priv. ges. T. 05 11/46 17 47. 60 637

Achtung! Auch wir liefern BMW-, MERCEDES-, PORSCHE-REIFEN - Garantie 1. Wahl
Pirelli-Stahlgürtel CN 36 SM, der Reifen für den sportlichen Fahrer

	DM		DM
175/70 HR 13		TL	99,—
185/70 HR 13	TT 84,—	TL	99,—
235/60 VR 13		TL	199,—
195/70 HR 14	TT 152,—	TL	162,—
195/70 VR 14	TT 175,—		
205/70 HR 14		TL	169,—
205/70 VR 14	TT 179,—	TL	189,—
185/70 VR 15	TT 169,—	TL	179,—
215/70 VR 15	TT 232,—		

TL = schlauchlos. Preise inkl. MwSt. Frachtfrei ab 4 Stück Versand Nachnahme, andere Größen und Fabrikate bitte anfragen.
Firma REIFOL Reifen-Center
8000 München 60, Limesstraße 34
Telefon 0 89 / 8 71 15 50

Mercedes 280 SE Cabrio, Bj. 68, neuwertig DM 24 000.—. Manfred **Freisinger & Co.,** Waldweg 32, 7500 Karlsruhe-Daxlanden, Tel. 07 21/59 26 61. 60 710 H

220 SEb/C Coupé, Liebhaberstück, Bj. 60, 14 000 km, Bestzust., SD, rote Lederp., Gurte, Radio, So.-+Wi.-Reifen, 8 Felg., verk. geg. Geb. 0 71 29/23 73. 60 711

Vertrag, 280 E Automatik, SSD, hellelfenbein, zu verk. (neues Mod.), Auslieferung Ende April 76. Tel. 0 61 21/26 11. 60 713 H

! Mercedes !
von 280 bis 450 SL u. SLC ab Bj. 69, sofortige Barzahlung, Höchstpreise, Auto-Börner, Telefon 0 71 81/8 24 89

Suche 230 S, Bj. 67, wenig km, Barz. Chiffre A 9/60 714

300 SEL 2.8, Bestzust., ATM, sämtl. Sonderzubeh., VB 8500.—. 02331/85120. 60 804

250 SE Coupé, 6.66, TÜV 3.78, ATM 52 000 km, Getr.+Kuppl. neu, Servol., el. SSD, Ster., Lack neu, weiß, schw. Leder, Häng.-Kuppl., Bestzust., VB 10 850.— DM. Tel. 0 42 83/4 87. 60 802

250 SE Coupé, Bj. 68, 112 000 km, 1. Mot., viele Extr., SD, Autom., DM 5950.— VB. Tel. 0 26 32/42 70 28. 60 805

Die Anfangsbuchstaben..
GE
... Ihres Namens an Ihren Wagen. Schwarzmatt oder mit Chromlack lieferbar. DM 36,- per NN. Rückgaberecht innerhalb 8 Tagen. 18 cm lang.
●●●●●●●●●● -Gesetzlich geschützt!
Siebrasse-Metallguss, 49 Herford, Goebenstr.78

190 SL, Bj. 62, TÜV 10.77, 2 Dächer, Radio, opt. + techn. Bestzust. H. Fischer, Kirchstr. 15, 7969 Ostrach 1. 60 715

MERCEDES 600
Bj. 1967, Automatic, Klima-Anlage, Lederpolsterung, neue Maschine, DM 35 000.—.
L. Fuchsl, 8 München 45, Ingolstädter Str. 166a, Tel. 0 89/31 68 44. 60 803

Mercedes: alle Modelle kauft bar.
Tel. 0 70 42/86 47. 60 242 H

230, Bj. 71, russ.-grün, 66 000 km, völlig unfallfr., 2. Garagenwag., Servol., SSD, 2 K-Stütz., Radio, MB-TEX, hervorrag. Zust., 9000 DM + MwSt. Wangemann, Tel. 02 11/57 44 39, 17-20 Uhr. 60 806

Übernehme MB 230 Vertrag. Zuschriften unter Chiffre A 9/60 342

Geheimtip! Zahlen Tageshöchstpreise in bar für Ihren Mercedes. Tel. 07 11/29 13 24 oder 22 49 73. 60 343 H

Tausche Motorboot Ilver 225 HP Z Daycruiser, komplett ausgerüstet, Luxus-Interieur, Standplatz fest Luganer oder Luzerner See, geg. Merc. 450 SL/SLC/SEL, evtl. Wertausgl. Chiffre A 9/60 098

220 S, Bj. 57, techn. + opt. Bestzust., TÜV 9.77, 147 000 km, geg. Höchstgeb. zu verk. Tel. 0 60 21/4 41 21. 60 344

350 SL Automatic, 2.72, AMG 240 PS, hellbeige, unfallfrei, 1. Hd., 11 800 km, DM 22 000.— inkl. MwSt. Tel. 06 11/51 10 58. 60 345

Alle Ersatzteile und Motore
aus neuwert. Unfallfahrzeugen bis zu 60% billiger, mit Garantie. Einbau möglich. Handwerksbetrieb.
MERCEDES alle Typen 200/8 Diesel. 220/8/250 S/SE/CE/ 280 SE//3,5/6,3 V8
PORSCHE 911 T/E/S bis 2,7 Carrera
BMW 1602/2002/tii/2500/3.0 CSi
OPEL Kadett/Manta/Rekord/Commodore
FORD/VW/AUDI/ALFA R./CITROEN SM
Bär & Co, oHG, 463 Bochum, Humboldtstraße 36, Tel. 02 34/6 05 53 oder 6 05 54

280 SL, nur techn. u. opt. Bestzust. u. gepfl., nähere Angaben Privat. Zuschriften unt. Chiffre A 9/60 346

250 SE Cabrio 67, TÜV 78, Flachkühler (3.5), Dach blau, Leder blau, or. ATM, 23 000 km, neu: Lack, Dach, Aluräder, Bremsen, Achse, Federung, Ausp., Boden, Bestzust., Aussehen wie 3.5 Ltr., VB 21 000.— DM, Inz. mögl. 0231/234242. 60 347

240 D-Vertrag gesucht, wobei die Sonderausstatt. u. Farbe noch festgelegt werden kann. Habe einen Vertrag zum April 77, zahle Abstandssumme. Tel. 0 22 48/26 51 ab 18 Uhr. 60 348

Wir kaufen zu Höchstpreisen gegen bar
Mercedes 200 bis 450 SL ud SLC auch def. DB-Lkw, BMW, Porsche, VW, Opel, Ford, Jaguar, amerik. Wagen, Exoten u. Sportwagen, sofortige Barabw
Zell Automobile, Frankfurt, Zeil 2, Tel. 06 11/28 51 44, 57 51 19, Priv. 57 18 05

Suche sehr gut erhaltenen **DB 220,** Bj. 57—61. Chiffre A 9/60 862

Suche 300 SEL 6.3, Lederp., Klimaanl., Schiebed., Alu-Felg., nicht u. 70. **FATZER AG,** CH-8590 Romanshorn. 60 863

Verkaufe 190 SL, TÜV 9.72, rot, 80 000 Gesamt-km, VB 14 500.— DM. Zuschriften unter Chiffre A 9/60 174

280 SL, Bj. 69/70, zu verkaufen. **Suche** 280 S, ab Bj. 72, mit Knüppelschaltung, unfallfrei. Tel. 0 82 61/96 62. 60 175

Suche exzellenten 250 SL/280 SL. Zuschr. unt. Chiffre A 9/60 176

280 SL, Bj. 70/71, zu verk. Tel. 0 72 43/1 38 38. 60 177

Mercedes 230/8, 6 Zyl., weiß, nur 56 000 km, Servol., Rad., Autom.-Gurte, 1. Hd., 1a Zust., 9900.— DM + MwSt. Abzugeb. Mai 76. Tel. 0 53 41/3 25 81. 60 515

Kotflügel vorn, DB 300, Bj. 52-58, Orig. u. neu, 260.—. T. 0 61 73/41 26. 60 516

Suche 170 D, m. TÜV. T. 0 72 59/5 31. 60 520

US-Exportscheinwerfer für alle Mercedes-Modelle der S- und SL-Klasse, TÜV-geprüft, einbaufertig mit Birnen DM 897,— pro Satz per Nachnahme durch
W. u. G. Autoteile, 58 Hagen, Rheinstr. 63
Tel. 0 23 32/1 46 63 od. 0 23 31/1 46 13

350 SLC, 73, 55 000 km, alle Extras, TÜV neu, neuwertig, 27 500.— DM. Tel. 0 30/8 34 14 86. 60 517

DB **Liebhaberstück,** in sehr gepfl. Zust., Bj. 65. **Antiquitäten Ruf,** Ulm Tel. 07 31/6 25 48. 60 518

Suche f. 190 SL Ers.-Teile, evtl. Wagen z. Ausschlachten. 0 29 41/1 46 83. 60 519

MERCEDES-REIFEN

205/70 HR 14	Pirelli CN 36 SM	158,-
	Dunlop Super Sport	146,-
	Kleber GTS	136,-
205/70 VR 14	Goodyear m. weisser Schrift	174,-
	Pirelli CN 36 SM	186,-
	Dunlop Super Sport	184,-
	Michelin XWX	211,-

Inkl. MwSt., frei ab 4 Stck., Versand p. NN.
REIFEN-HUFFKEN, 5951 Neu-Listernohl
Tel. 0 27 22/74 62

170 Topsortiment. Tel. 06 21/77 55 86. 60 521

Cabrio 3.5 Ltr., evtl. 280 SE bis 35 000.— DM zu kaufen gesucht. Tel. 05 41/68 14 68. 60 522

Mercedes 250 SE/C, chauffeur-gepfl. Zweitwagen, EZ Jan. 66, km-Stand 180 500, ATM 70 000 km, Farbe weiß, Ledersitze beige. **Knauf,** Siersburg/Saar, Tel. 0 68 35/1 82 52. 60 523

100% Kaufe jeden Mercedes, auch SL, ab Bj. 65. Tel. 07 11/26 73 57. 60 237 H

Mercedes 230 SL Mod. 1964, ex. Thyssen, garant. 83 000 km, in bestem Zustand, sfr 13 900.—. Anfragen an Slewerdet-Garage AG, Winterthurer Str. 455, CH-8051 Zürich. 60 864 H

Mercedes-Unfallwagen kauft HERDI, 7000 Stuttgart 80, Tel. 07 11/60 83 03. 60 235 H

Suche Mercedes-Unfall, Motorschaden und hohe km-Zahl, alle Modelle. Tel.: 07 21 / 59 26 61 H

Gesucht **300 SEL** 6,3/72, alle Extras, Leder, möglichst mit Motorschaden. Tel. 0 80 24/65 32 und 65 99. 60 236

Su. ält. MB-Cabrio. Chiffre A 9/60 239

Wir suchen ab Baujahr 1972
alle Mercedes gegen bar
Auto-Graner, 79 Ulm, Tel. 07 31/6 57 88

ROADSTERVERDECK für 300 SL (auch evtl. Gestänge) z. kauf. gesucht. Tel. 02 11/66 70 04, 0 24 65/7 08. 60 170

220 SE Coupé, Bj. 64, dunkelblau, i. absol. Bestzust., AT-Mot. + Getr., 58 000 km, Autom. UKW, SSD, beiges Leder, DB-Leichtmetallrahmen, VB 9900.— DM. Tel. 06 51/6 67 77 von 10—12 u. 14—18.30 Uhr. 60 171

DB 280 SE/9 Coupé 3.5, Bj. 70, Autom., ATM ca. 45 000 km, SSD, el. Fensterh., Color, met.-blau, Aluf., Ber. 205/70 VR 14, Autom. Rad., Ster. Quadro-Tonb., Fahrz. i. Bestzust., VB DM 16 000.—. Tel. 0 71 52/2 63 41, abends 2 77 42. 60 172

300 SE Cabrio, Bj. 67, weiß, einwandfr. Zust., sfr 15 500.—. P. Müller, Ulrich-Hegner-Str. 2, CH-8400 Winterthur. 60 173

Wo ist Gönner für Wunschtraum? Suche Mercedes 350 SL gut erhalten, Höchsteinsatz bis DM 10 000.— mögl. Zuschriften unter Chiffre A 9/60 524

Verk. 250 SE Coupé, 2.2 l, 30 000 km, blau-met., alles neu od. tausche gegen 200 D. B. Brückner, 0 74 71/56 61. 60 525

DB 3.5 l-Motor, ab 19 Uhr zu verkaufen. Tel. 0 55 84/7 05. 60 526

350 SL, viele Extras, zu verkaufen. Tel. 0 68 26/42 06. 60 533

MERCEDES-MOTOREN
Im Tausch
1 Jahr Garantie oder 50 000 km
Aus- und Einbau nach Voranmeldung innerhalb eines Tages

Pkw		Lkw	
200 D	2000,—	206 D	2300,—
200 D/8	2250,—	406 D	2300,—
220 D/8	2400,—	608 D	2600,—
230/8	2250,—	808 D	4200,—
250 SE	3200,—	Preise	
280 SE	3450,—	inkl. MwSt.	

Obige Preise gelten nur für das Werk Overath.
Motoren Krux,
Motoreninstandsetzungsbetrieb
5063 Overath, Im Wiesensuel 6, am Hallenbad, Tel. 0 22 06/25 69 oder 77 77
Hamburg, 0 40/50 38 02 oder 8 50 27 98
Stuttgart-Rottweil, 07 41/70 07
Schweiz/Koppingen, 0 34/53 14 96

280 SL, 12.69, 2. Hd., TÜV 11.77, Scheckh., Stoffdach neu, kein Rost, 1a Zust., Alu, unfallfrei v. Privat zu verk. unt. Chiffre A 9/60 527

190 SL, Bj. 56, Lack neu, Hardtop, techn. einwandfrei, 6500.— DM zu verk. Tel. 0 72 53/73 84, Herr Botz jr. 60 528

Verk. meinen Saloon DB 190 Lim., Bj. 56, Mot. 5000 km, TÜV 3.77, 3500.—, guter Zustand. Tel. 0 62 21/38 19 06. 60 529

MERCEDES MOTORE
für Pkw und Lkw generalüberholt im Tausch, nach Voranmeldung, Aus- und Einbau innerhalb eines Tages.
Unsere Qualität ist das Ergebnis jahrelanger Spezialisierung!
1 Jahr Garantie oder 50 000 km
DIESEL-FEUER GmbH

Köln	5063 OVERATH (an der B 55) Gewerbegebiet Tel. (0 22 06) 20 93 u. 76 74
Hamburg	2 NORDERSTEDT Kösliner Weg 24 Tel. (0 40) 5 23 24 51
Wuppertal	56 WUPPERTAL 1 (Elberfeld), Dorfstr. 1 Tel. (02 02) 30 50 78
Frankfurt	6072 DREIEICHENHAIN Daimlerstraße 6 Tel. (0 61 03) 8 41 41-2
München	8 MÜNCHEN 50 (Ludwigsfeld), Karlsfelder Str. 282 Telefon (0 89) 1 50 44 33

60 241 H

280 SL, Bj. 6.69, ca. 124 000 Orig.-km, Mot. überh., gut erhalten, unfallfrei, techn. einwandfr., echtes Leder, 2 Dächer, TÜV 6.77, von Privat zu verk., Preis DM 13 000.—. K. Morcher, Ohringerstr. 31, 7000 Stuttgart 40. 60 530

230 SL, Bj. 65, 2 Dächer, Motor 20 000 km, TÜV 12.77, 1a Zust., VB 10 200.—. Tel. 0 26 64/66 67 nach 17 Uhr. 60 531

280 SE 3,5, Bj. 71, metallic, Velours, Color, SSD, Klima, beste Mercedes-Qualität. DM 10 800.—. T. 02128/3338. 60 532

Auto-Barankauf
Mercedes, Porsche + Exoten.
Auto-Reich, 7 Stuttgart 50, Schmidener Str. 50,
Tel. 07 11/56 07 03 + 56 85 62.
60 240 H

Suche 250–280 C/CE, evtl. m. Schaden. Tel. 02 34/49 16 67. 60 534

300 SEL 3.5, Bj. 70, Autom., weiß, Veloursitze, Preis DM9500.— inkl. MwSt. Tel. 0 73 04/24 09, Mo.-Fr. v. 8-12 Uhr. 60 535

280 SE Cabriolet, Bj. 69, einwandfr. Zust., ab 11 000.— gg. Geb. v. Privat zu verk. Tel. 0 77 23/77 02 ab 19.30 Uhr. 60 536

Mercedes-Ankauf 0 71 83/70 55. 60 244 H

Mercedes-Felgen: 4 Alu-Felgen DB, DM 750.—. Tel. 06 11/30 31 47. 60 538

280 E, Bj. 11.72, Autom., Servl., SSD, Radio, Halogen, 1. Hand, TÜV 3.78. Tel. 08 51/47 48 ab 17 Uhr. 60 542

1. und 2. Mai '76
39. Int. ADAC Eifelrennen
Internationale Formel 2
Training: Samstag, 1.5. ab 8⁰⁰ Uhr. Rennen: Sonntag, 2.5. ab 10⁰⁰ Uhr
Preis von Radio Tele Luxemburg
Deutsche Automobil-Rennsportmeisterschaft Tourenwagen-GT
Renault-5-ELF-Pokal
VW »Junior-Cup« (Scirocco)
Nürburgring

280 S, Bj. 8.75, 22 000 km, Autom., d'blau, sehr viele Extras, unfallfrei, NP 34 000.—, v. Priv. für DM 29 500.— zu verk. Tel. 0 46 72/4 47 od. 3 75. 60 539

6.3 Getr. z. verk. Tel. 0 23 85/20 12. 60 540

Mercedes Barankauf
7000 Stuttgart 1, Rosenbergstr. 22, Tel. 07 11/29 72 66. 60 421 H

59er 220 S, techn. 1a, opt. 80%, TÜV 9.77, verk.: Tel. 0 22 41/6 24 32. 60 541

DB 280 SE CABRIO, Bj. 68, best. Zust., silber-met., schw. Led., autom. Getr., u. Motor überh., Verdeck neu. Verk. priv., DM 16 800.—. T. 07 11/22 89 84. 60 543

MG B, Bj. 73, TÜV 8.77, grün, 52 000 km, Stereo, Halogen, Preis VS. Tel. 02 71/4 32 47. 60 549

Unfall MG B Coupé 74. 0 89/7 55 91 12. 60 550

MG A 1500 Cabrio, Bj. 57, neuw., DM 8500.—. Tel. 0 23 52/5 02 60 n. 17 Uhr. 60 551

Billige Teile verkauft. Tel. 0 21 05/44 96 von 11–19 Uhr. 60 245 H

Kotflügel, Hauben (Kunststoff) MG, A, B, Midget/Sprite, TR 3, 4, 5, 6, Preis auf Anfrage. W. Dobelke, Alter Heerweg 26, 5300 Bonn-Duisdorf. 60 340

MG B GT Coupé, 72, 45 000, rot, 1. Hd., US-Exp.-Mod., 7000.—. T. 0 78 03/33 09. 60 178

Alle guten Pkw kauft bar
H. Rochel-Automobile
7250 Leonberg, Stuttgarter Str. 37, Tel. (0 71 52) 2 65 30
Abfahrt Stuttgarter Dreieck

300 SE, ATM 220 SE, 10 000 km, Bestzust., v. Zub. z. verk. T 0 93 41/44 96. 60 544

Ford Mustang MACH 1, Bj. 8.73, TÜV 9.77, mit allen erdenklichen EXTRAS, geg. Gebot nicht unter 12 000.— DM od. geg. Daimler-Benz z. tausch. gesucht. Tel. 0 64 41/6 10 57 ab 18 Uhr. 60 545

Excellentes Liebhaberfahrzeug, Mercedes 300 SL Roadster, einmaliger Pflegezustand. Tel. 02 21/21 37 63. 60 546

280 SE, Jahreswagen, v. DB-Angeh., zu verk., ca. 20 000 km, Schaltgetriebe, alle Extras. Tel. 07 11/59 22 04. 60 547

MB 190 b, Bj. 61, sehr gut. Zust., TÜV 1.77, Radio + H.Gurte. 06152/59275. 60 548

! Mercedes !
von 200–600 alle Modelle gesucht
sofortige Barzahlung Höchstpreise
Westend-Automobile GmbH
Tel. 0 70 42/76 47 o. 07 11/83 82 19.
60 833 H

MG

VERDECKE UND SPRITZDECKEN
Leicht aufmontierbar, MGs/Triumphs/Sprites etc., Verd. DM 125,— b. 170,—, Spritzd. alle Mod. DM 85,—, dir. ab Fabrik, Lieferz. 7 Tage, Prospekt/Preisl.:
British Hoods, 45 High St., Burnham Bucks., SL 1 7 JD, England.

MG-Gebrauchtteile zu verkaufen. Unfallwagen gesucht. Tel. 0 29 43/25 86. 60 238 H

MG Gebr.-Teile und Motoren z. v. Unfallw. ges. Viernheim, Tel. 0 62 04/24 60, 7-10 h 60 243 H

Ersatzteil-Expreßversand tägl.
J. A. Woodhouse & Co.
Kölner Straße 93 · 5000 Köln 40 (Marsdorf)
Telefon (02 21) 48 71 41 · Telex 08 881 059

Verk. MG A, Bj. 56, 65 PS, Mot. 30 000 km, TÜV 77, Hardtop, techn. o.k., VB 5200.—. Tel. 0 70 44/57 86 ab 18 Uhr. 60 716

Zahlreiche Ersatzteile neu u. gebr. f. MG A nach Fahrzeugwechsel (MG B) günst. zu verk. Tel. 07 21/38 65 82. 60 339

British Car Centre H
MG-Gebrauchtteile zu verkaufen. Unfallwagen gesucht. Tel. 02 71/5 43 03.

Modellautos

Hanseat 1949
Zinngußbausatz 1 : 43 (ca. 11 cm), eine „WALLDORF-MINIATUR" in originalgetreuer Ausführung. Nie vorher als Modell erschienen. Ein MUSS f. den Sammler, ein bes. Geschenk f. „Ihn". Handwerkl. Kleinstserie. DM 29,50, Fertigmodellanfertigung zuzüglich DM 30,— (Preise + NN-Porto + Verpack.). Bitte auch Großkatalog anfordern, mit über 1300 and. Automodellen, alle Maßstäbe, Plastik- und Metall, Fertigform und Bausatz. DM 4,— in Briefm., bitte an **MODEL INTERNATIONAL,** 6083 Walldorf, 100 Morgenring 100, Abt. 1

Harley-Davidson, Maßstab 1 : 6, ein Traum f. DM 199.—. T. 0 61 47/85 82. 60 349

Mercedes Cabrio 500 K Pocher Modell der Superlative 1:8, 2378 Einzelteile, alles funktionsfähig, fertig gebaut, 1a finish, DM 1537.— od. öS 10 950. A-Meis-Colloredo, Weihburggasse 18/45, A-1010 Wien, T. 52 17 60. 60 842

Suche unbeschädigte Wiking-PFW-Miniaturen der 50er und 60er Jahre. Chiffre A 9/60 717

Morgan

Orig. **Brooklands Aeroscreens,** pass. f. Morgan, TRs u. MGs, außerdem Konis für alle Morgans. 0 40/22 67 90. 60 350

+8, Bj. 72, 45 000 km, Rechtslenker, Lederausstattung, sehr guter Zustand, zu verkaufen. Tel. 0 61 51/2 64 62. 60 179

Suche neuw. +8, Bj. 75, geg. Barz. Tel. 0 79 43/5 56 ab 18 Uhr. 60 180

Suche neuen +8 oder Vertrag. Tel. 0 89/53 55 70. 60 181

+8, 71, 63 000 km, gepfl., geg. Gebot. Tel. 0 30/3 05 52 81 n. 18 Uhr. 60 183

Oldsmobile

Ich bin ein Ami! Aber man sagt mir nach, daß ich der schickste und europäischste Straßenkreuzer bin. Mein Name ist **Oldsmobile Cutlass Saloon** u. die Freude an meinem 5,7 Liter-Motor überwiegt bei weitem meine Gefräßigkeit. Ich bin im best. Jünglingsalter (30 000 km) u. bringe als Mitgift alle Extras: Klimaanl., Vinyl-Dach, Stereo-Radio u. v. a., für 16 000.— DM bin ich sofort zu haben. Tel. 0 70 22/5 22 90 tagsüb. 60 807

MEXICO „GT"
Sicherheitssitze aus dem Rennsport entwickelt.
Ein ausgereiftes Programm.
Mexico Sicherheitssitze – ein Beitrag zum gesunden Sitzen und entspanntem Fahren.
TÜV-entsprechend. Fordern Sie Spezialprospekte an.
Mexico „S"
Mexico „SL"
Mexico „GT"
„GT-Racing"
„GT-Rallye"
Mexico „Touring-biomed"
Dr. Höhn, Sport-Styling
7119 Ingelfingen, Postf. Tel. 07940/210

Motorräder

HARLEY-DAVIDSON
AMF Harley-Davidson
Niederlassung für Deutschland
Münchener Straße 11
6080 Groß-Gerau
Telefon 0 61 52/29 09

MOTORRADVERLEIH
Honda Gold Wing, Kawasaki
Telefon 02 21 / 36 20 63

Opel

SEBRING-Sport-Auspuffanlage
– der Langzeit-Auspuff –
mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort lieferbar für OPEL Manta, Ascona, Rekord C, Rekord II.
SEBRING. 6301 Heuchelheim 1, Postf. 25

V8 Diplomat mit Anhängerkuppl. 1950 kg, Niveauregulierung, Bj. 1971, TÜV 12.77, VB 6000.—. Tel. 0 23 58/5 51. 60 808

Autoimport Kugel
5503 Konz, Tel. 0 65 01/30 82 H

OPEL OLYMPIA, Cabrio, Bj. 51, fahrbereit, VHB 3500.—. Tel. Österreich 0 72 52/33 88. 60 865

GT 1900, 71, neuwertig, für 5900.— abzugeben. Tel. 0 75 86/50 71. 60 809

Manta 1600 SR, Kotflügelverbr. 235/60 VR x 13, Ronal 8 x 13, Sperrdiff. 75%, 89 PS, Doppelvergaseranlage, viel Zubehör, Bj. 1971, VB 7000.— DM, TÜV 8.77. Tel. 02 03/5 15 19. 60 718

Manta GT/E mit Kotflügelverbr. (8"), Frontspoiler und viel Zubehör, umständehalber zu verk., EZ 5.74, Bereifung neu, 31 500 km, alles TÜV-eingetragen. Tel. 07 51/6 20 13. 60 719

Neu
Für DM 14 995,—
Kadett GT/E — 105 PS
mit Breitspurfahrwerk
7 x 13 ATS + 195/70 x 13 HR-Reifen
Original-Lexmaul-Kotflügelverbreiterungen für alle Kadett-C-Modelle mit Montagesatz. ATS-Alufäder, Scheel-Sitze, Lederlenkräder, Vergaseruhr mit TUV (Weber, Solex)
Katalog DM 1,— (10er Briefmarken)
Lexmaul OPEL TUNING
6232 Kelkheim, Burgstr., T. 0 61 95/7 32 11

MANTA 19 SR, Bj. 11.70, 1a Zust., AT-Motor 5000 km, 97 PS, Konl-Fahrw., Ü.bügel, Kotfl.verbreit., Diff.-Sperre, tiefergel., belüft. Scheibenbr., 235er Reifen, VB 9500.—. Tel. 0 24 21/7 43 33. 60 721

Manta- u. Ascona-Kotflügelverbreit.-Satz DM 250.—. Tel. 0 28 26/55 40. 60 351 H

Opel

Suche für Opel Ascona L, Bj. 71, 4 Sportfelgen und 2 Einzelsitze vorn „schwarz" Liegesitze. J. Fricker jun., Zwings 7, 7954 Bad Wurzach 2. 60 720

Kadett GT/E, 1.76, 5-Gang, Übers., 3/67, Radio, weit unter NP von WA abzugeben. Tel. 0 61 05/35 69. 60 352

Suche Opel GT, 1100 cm³, zum Ausschlacht., auch Unfall. 0 21 22/1 50 60. 60 353

Kadett City L, Bj. 7.75. 0 74 74/82 56. 60 354

Geheimtip! Zahlen Tageshöchstpreise in bar für Ihren Opel. Telefon 07 11/29 13 24 oder 22 49 73. 60 355 H

GT/J A-L, gelb, Bj. 6.73, TÜV 78, km 36 000, 8x 185-70 Pirelli, Radio-Cass., Top-Zustand, VB DM 9000.—. Telefon 0 70 32/2 18 18 H. von Heesen. 60 552

Rekord D/L 1900 Aut., 9.74, 40 000 km, Ronal-Aluf., 185/70x14, Webasto-Benzinhzg., Abarth-Ausp., Philips-Radio-Stereo-Cass., Zus. Nebel/Fernl., Zus. 4 Instr., Gasdrd., NP 20 ts., für 12 ts. oder Tausch BMW. Chiffre A 9/60 553

Suche Opel GT-Unfall, auch Totalschaden, Motorschaden. Dieter Ott, Berg-Str. 38, 8551 Hemhofen. 60 555

Verkaufe: Gut erhaltene 2-Doppelvergaseranlage für Opel Ascona 1900 gegen Gebot. K. Klein, Burgstr. 33, 5240 Betzdorf. 60 556

Opel-Barankauf. T. 0711/83 8219 60 839 H

Opel Comm. GS/E Coupé, Bj. 74, km 37 000, Met.-Lack, Schiebed., Scheiben, Ant. etc., zu verkaufen. B. Mueller, Ebertstr. 23, 7500 Karlsruhe. 60 557

Panther

PANTHER

Alleinimporteur

Das individuellste Automobil PANTHER J 72 ab Lager

AUTO BECKER, D'dorf, 02 11/33 80-1

Peugeot

AutoImport Kugel
5503 Konz. Tel. 0 65 01/30 82 H

Suche Unfall-Peugeot. 0 22 33/7 77 97. 60 558

Peugeot 304 S Cabrio, mit Hardtop, Bj. 73, 17 600 km, 8fach bereift, Erstbesitz, Garagenwagen, als Drittfahrzeug gefahren, neuwertiger Zustand, silber-metallic, Hardtop schwarz, DM 9500.—. Tel. 0 86 52/32 06. 60 356

Peugeot 504 CP, 37 000 km, 8000.— DM zu verkaufen. Tel. 05 61/7 11 13. 60 184

Porsche VW-Porsche

911-Motoren, 15—20 Stück, gebraucht auf Lager, mit Garantie. Tel. 0 21 51/2 15 16.

Porsche 911 E Coupé, 155 PS, Bj. 71, 87 000 km, grün, 5-Gang, einwandfr. Zust., 10 900.—. Tel. 0 23 51/2 26 26. 60 723

911 T Coupé, gelbgrün, 9.70, S-Ausst., 5-Gang, el. SSD, werksgepflegt, Gurte, Kopfstützen, Lack 1 Jahr, TÜV 11.77, VB 9300.—. Tel. 0 71 52/2 57 03. 60 724

HOLLÄNDER
kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschäden zu absoluten Tageshöchstpreisen, sofortige Barzahlung u. Abwicklung. Tel. 02 34/6 05 53 oder 6 06 54

911 E Targa, 73, vipergrün, 2,4 Liter, Bestzustand, Motor überholt 0 km, ges. 90 000 km, unfallfrei, Color, 5-Gang, A-Ausstattung, TÜV 78, VB DM 19 800.—. Tel. 07 31/8 33 22. 60 725

Suche zum Dez./Jan. 77 Porsche 3.0 Coupé Carrera mit max. 20 000 km z. Höchstpreis. Tel. Essen 02 01/57 88 80. 60 726

Dunlop - Stahlgürtel
Sp Sport Super, gar. I. Wahl

Ihr Vorteil: Montieren und Wuchten in unserem Fachbetrieb oder Sofortversand per NN.

Größe	DM	Größe	DM
185/70 HR 13*	107	195/70 HR 14	144
175 HR 14	112	195/70 VR 14	171
175 HR 14*	124	205/70 HR 14	146
185 HR 14	124	205/70 VR 14	184
185 HR 14*	138	185/70 VR 15	175
185/70 HR 14*	132	215/60 VR 15	234

* = schlauchlos. Preise inkl. MwSt.

Wir beraten Sie telefonisch, nutzen Sie unsere Erfahrung.

AZS Reifendienst, 6 Frankfurt-Fechenheim, Dieburger Str. 18 Telefon: (06 11) 41 90 42

911 T Targa, Bj. 6.71, 78 000 km, Radio, Preis DM 13 800.—. Tel. 06 81/3 83 41 oder 0 68 98/3 18 68. 60 727

911 T Cpé., Bj. 68, 110 PS, Mot. überholt, neu lackiert, Ledersitze, Extras, preisgünstig zu verk. Tel. 07 91/67 90. 60 728 H

Gebrauchtteile - Verkauf und Reparatur

Großangebot: Motoren, Getriebe, Unfallwagen gesucht. **D. Schreiner,** 7147 Hochdorf/Enz bei Stuttgart, Tel. 0 70 42/65 60.

911 T Targa, Bj. 7.73, 68 000 km, gelb, 5-Gang, Color, 19 600.—. 0 22 22/80 69. 60 729

Porsche 911, opt. wie Turbo, 2,5 l, 230 PS, gelb, 58 000 km, Booch-getunt, Motor u. Getriebe überholt, 8″ + 9″, P7, Radio, Ü.bügel, Schalens., opt. u. techn. 1a Zustand, TÜV 2 Jahre, DM 24 800.—. Tel. 0 89/14 50 51. 60 730

911 S Targa 2.7 l, 9.74, 71 000 km, unfallfrei, Garagenwag., Langstreckenwagen, 5-Gang, Nebell., Stereo-Radio usw., 23 500.— DM. Tel. 0 41 66/63 43. 60 731

Porsche-Barankauf
Auszahlung sofort nach Besichtigung
PORSCHE MAGNER WUPPERTAL
Uellendahler Str. 245 · Tel. (02 02) 70 50 70

914-6, Bj. 70, TÜV 78, 63 000 km, für 5000.— DM überholt, VB 7900.— DM. Tel. 0 89/7 14 11 49. 60 732

911 T 2.4, Mod. 73, 1. Hd., S-Ausst., 5-Gg. u. a. Extr., 82 000 (ATM 52 000) km, sign.-ge., schw. Leders., Bestzustd., 14 440.— (inkl.). T. 0 62 51/7 13 89. 60 733

Suche 914/6 in gepflegtem Zustand, mögl. Bj. 72. F. Göggelmann, Reutestr. 7, 7024 Filderstadt 4. 60 734

356 B Cabr., Bj. 62, TÜV 5.77, sehr guter Zustand, viele Neuteile, für VB 5500.— zu verk. Tel. 0 64 21/2 69 51. 60 735

Suche kpl. def. oder fast neue 914/2.0-Masch. P. Vaas, An der Schaftrift 18, 4470 Meppen. 60 736

356 B, Bj. 60, TÜV 4.76, für Bastler, DM 850.—. Tel. 0 68 41/7 85 33 - 7 88 63. 60 737

Gebrauchtteile aller Typen am Lager
Unfallwagen gesucht
M. Freisinger & Co.
Porsche-Gebrauchtlager
75 Karlsruhe 21 (Daxlanden), Waldweg 2, Telefon 07 21 / 59 26 61

Porsche 911 Coupé, Bj. 11.74, 25 500.— DM; **Porsche 911 Carrera,** Bj. 73, km 57 000, DM 23 000.—; **Porsche 911 T Targa,** Bj. 72, Sportm., Lederausst., DM 15 000.—; **Porsche 911 T Coupé,** Bj. 72, 5. Gang, Radio, DM 15 000.—; **Porsche 912 Coupé,** Modell 69, guter Zust., DM 9500.—; **VW-Porsche 914/4,** 2,0, Bj. 73, DM 9500.—; **VW-Porsche 914/6,** Bj. 72, DM 10 000.— u. weitere gebr. Porsche. **Manfred Freisinger & Co.,** Waldweg 32, 7500 Karlsruhe-Daxlanden, Tel. 07 21/59 26 61. 60 742 H

Suche 914/2-Motor (auch def.) oder 914/2-Unfallwagen. Tel. 0 89/35 21 67. 60 741

356er Cabriolet, innen und außen werksoriginalrestauriert, sowie 356er Blechteile zu verkaufen. Tel. 08 21/60 23 03. 60 740

356-Teile verk. Telefon 02 41/7 57 10. 60 738

Verk. T-Motor, 110 PS, 42 000 km, 71, (914/6; 911) DM 2100.—; 2,2 E-Motor, 34 000 km, 2600.— DM, Dachgr. m. el. SSD v. 911; Karosse 911/912 zerl. (m. allen Teilen) a. A. **Suche** 911 S 2,4-Motor. Tel. 0 71 44/72 53 bzw. 2 14 32. 60 739

PORSCHE-REIFEN

185/70 VR 15	Dunlop SP 57	144,-
	Dunlop Super Sport	175,-
	Pirelli CN 36 SM	175,-
	Goodyear m. weisser Schrift	159,-
215/60 VR 15	Dunlop Super Soprt	234,-
	Pirelli CN 36 SM	253,-

inkl. MwSt., frei ab 4 Stck., Versand p. NN.
REIFEN-HUFFKEN, 5951 Neu-Listernohl
Tel. 0 27 22/74 62

Porsche 911 T Coupé 2,4, Modell 72, Farbe Gelb, 58 000 km, TÜV 78, sehr gepflegt, S-Ausstattung, Cibie, Catecolor, Radio, sämtliche Extras, Preis 15 500.—. Tel. 0 52 51/2 21 70 ab 18 h. 60 743

914/6, Garagenw., Ges.-km 63 000, Mot. 2,2 l T, 126 PS, ca. 30 000 neu, Vipergrünmetalliclack, S-Felgen, Abarth-Anl., Radio, innen cordgelb, gut. Bereifung, 8300.—. Tel. 0 23 65/4 30 53. 60 744

914, 2 l, Modell 74, 44 000 km, techn. + opt. 1a, TÜV 78, Extras, 11 900.— DM. Tel. 0 22 21/46 21 85. 60 745

914/2.0, Bj. 3.73, 95 000 km, rav.-grün, Sp.- + Komfort-Pak., TÜV 1.77, 9500.— VB. T. Solingen 4 22 53, K. Blasberg. 60 746

911 S Cpé., Bj. 72, SSD, 5-Gg., Ster., v. 185, h. 215, Frontsp., Kotfl.verbr., 100 l-Tank, 130 PS, 2 l, Extr., 14 500.—, Heckwischer. T. 0 28 32/36 51 n. 17 h. 60 811

Datex Digital-Quarz-Einbauuhr f. Porsche verkauft für DM 198.— Ing. J. Fritsch, Saarwerdenstr. 13, 4 D'dorf 11. 60 813

Einmalig! 911, 71, optisch wie Turbo, alles eingetragen, 50 000 km, z. Sonderpreis v. DM 17 500.—. 0 71 24/8 52. 60 815

KONI's Erfolgsformel!

Lebensdauer + Straßenlage = Sicherheit für viele zigtausend Kilometer. KONI Special 'D' Stoßdämpfer. Die Roten. DieLangzeitweltmeister.

Informationen von: de KONING GmbH 5431 Ebernhahn

911, DM 3800.—. S. Nutzmann, Meigenerstr. 127, 5650 Solingen. 60 185

5 Stück 7″-S-Felgen (neu), à 330.— DM. Tel. 0 27 22/42 86. 60 186

Motoren 356, 912, 911 u. Teile verk., suche Motoren. Tel. 0 61 51/71 37 01. 60 247 H

KOTFLÜGELVERBREITERUNGEN SPOILER, STOSSTANGEN, UMBAU JEDE AUSF. T. 0 61 98/75 96.

60 255 H

Suche 6 Zyl. 2,0 + 2,2, Schrott-Kurbelwellen, biete DM 20.—. J. Braun, 7131 Lienzingen, Raithstraße, Tel. 0 70 41/27 25. 60 248 H

Porsche-Export
Ich suche dringend gepfl. Porsche, evtl. auch ältere. Tel. 0 40/45 87 89. 60 249 H

914/6 zu verkaufen, 4.70, S-Felgen, Sonderlack. Tel. 0 67 21/1 22 53. 60 187

90- und 75-PS-Motor zu verk., suche def. Motor. T. 06 11/49 19 58. 60 251 H

Gebrauchtteillager
Suche Unfallwagen
415 Krefeld, Grünerdyk 37
Telefon 0 21 51 / 2 69 77
Auto-Tel. 02 03 / 0 55 56 58

911-Motoren verk. Tel. 06 11/49 19 58. 60 250 H

100% **Kaufe jeden Porsche bar ab Bj. 68. Tel. 07 11/26 73 57.** 60 253 H

Porsche-Gebrauchtteillager
täglich Expreßgutversand

Unfallwagen-Ankauf
4 D, Werstenerfeld 65-69
Tel. 02 11 / 76 77 50

Porsche-Barank. T. 071 83/70 55 60 256 H

PORSCHE-REIFEN

185/70HR15 Pirelli 446	115,–
185/70VR15 Dunlop Sp 57	144,–
Goodyear G 800 Grand Prix mit weißer Reliefschrift	159,–
Dunlop SP Sport Super	175,–
Pirelli CN 36 SM	175,–
215/60VR15 Dunlop Sp Sport Super	234,–
Pirelli CN 36 SM	234,–

Versand per NN, **frachtfrei** ab 4 St.
FRITZ IHLE REIFENHANDEL KG
Tel. (0 72 21) 6 55 00/6 16 36
7570 Baden-Oos

911 T, 2,2 l ATM, Getriebe 0 km, TÜV 6.77, Carrera-Umbau, Bestzustd., DM 9800.— zu verk. Tel. 08 21/51 72 47. 60 188

PORSCHE-Barankauf
7000 Stuttgart 1, Rosenbergstraße 22, Tel. 07 11/29 72 66. 60 422 H

Carrera 3.0 l, neu, Extras, mit Nachlaß sofort. Tel. 0 40/5 51 59 37. 60 189

Suche: Porsche Turbo, evtl. unfallbeschädigt, gegen Barzahlung. Telefon 02 01/67 08 04. 60 190

911 Coupé, 7.74, Superzustand, fast alle Extras, 44 000 km, weg. Turbo zu verk., 27 900.—. Tel. 0 42 07/13 07. 60 191

AUTO-SERVICE
Altmann + Hansen GmbH.
Spez. Porsche-Tuning u. Karosserie
Gebrauchte Porsche in allen Preislagen. Alle Modelle, z. T. erst wenige Wochen alt. TÜV-frei, Inzahlungnahme, Finanzierung.
56 Wuppertal 1 Tel. (02 02) 310711

Suche 914/6, auch mit def. Motor, ab Bj. 69. Chiffre A 9/60 192

911 Targa 2,7 C, 1974, sehr gepflegt, 43 000 km, unfallfrei, 5-Gang, TÜV 3.78, DM 27 500.—, Inzahlungnahme/Eintausch möglich. Tel. 02 21/23 51 23 oder 02 21/4 30 20 20. 60 193

Gebrauchte Porsche

ständig auf Lager, 356 C, Carrera 2, 911, 912 und Rennwagen. **M. FREISINGER & Co. 75 Karlsruhe 21,** (Daxlanden), Waldweg 2, Telefon 07 21/59 26 61

Porsche 911 Targa E, 70, grün, neuer S-Motor, 175 PS, 18 000 km, generalüberholt, Frontspoiler, Ölkühler, VB 14 000.— DM. Tel. 0 93 91/39 63. 60 194

Suche 911 S o. Carr., auch ohne Mot. o. unfb., Priv., Barz. T. 0 99 77/2 06. 60 195

Suche 4 5½ x 15-Felgen, verchromt oder Alu. Tel. 0 61 51/71 13 69. 60 367

TEBERNUM-GEBRAUCHTTEILLAGER
UNFALLWAGEN-ANKAUF
Motore 2,0—2,7 Liter mit Garantie
Krefeld, Cracauer Straße 16-26
Telefon 0 21 51/2 15 16

Verk. für Porsche 2,2–2,7 l: 1 Ausp., neuw., DM 100.—; 1 Kremer-Ausp. mit 2 verschließb. Endrohren, DM 200.—; 1 Kegel-Tellerrad normale Übersetz., DM 100.—; 2 Stahlfelg. 11", à DM 60.—; 2 Stahlfelg. 9", à DM 50.—; 2 Orig.-Porsche-Felg. 11", à DM 250.—; 3 Orig.-Porsche-Felg. 9", à DM 230.—; 2 Dunlop-Slicks 230x575, à DM 80.—; 2 Dunlop-Slicks 265x575, à DM 100.—, neuw. weiche Mischung für Berg + Slalom; 2 8"-Porsche-Felg. mit 185x15 Pirelli 70%, à DM 100.—; 4 6"-Porsche, à DM 60.—. T. 02 34/3 46 21, n. 16 h 47 24 06. 60 197

Motoren für 356, 912 u. 911 sowie andere Porsche-Teile zu verkauf. Suche defekte Motoren u. Unfallwagen. Tel. 0 21 61/19 90 96. 60 252 H

Gesucht: 4 Stück 7"-Porsche-Felgen. Tel. 02 11/67 24 97 nach 14 Uhr. 60 196

Umbau a. Porsche 911 auf Turbo u. Carr., Umbaut. a. einz. 06121/304918. 60 198

Carrera-Vertrag, 4.76, altpreisig abzugeben. Tel. 0 21 66/2 15 88 nach 19 h. 60 358

Carrera RS, Bj. 73, 46 000 km, rot, opt. u. techn. 1a, Recaro, Stereo-Cass., Pirelli 50, 26 000.— DM. Tel. Dr. Haiböck 0 89/15 46 28 + 7 67 01. 60 359

Suche Unf.-Porsche ab Bj. 72, Raum Süddeutschland. Tel. 0 82 22/13 32. 60 362

Porsche 911, weiß, Coupé, 2.4 l, Bj. 72, 42 000 km, TÜV 78, mit all. erdenkl. Extras, dopp. Bereifung, nur als Zweitwagen gef., in allerbest. Zust., geg. bar zu verkauf. H. Römer, 3500 Kassel, Obere Königsstr. 21, Tel. 05 61/7 21 99. 60 363

Carrera 3.0 sucht Privat, zahle DM 30 000.— bar ab Bj. 74–75 orig. Zuschriften unter Chiffre A 9/60 370

911 T Coupé 2.4 l, Bj. 6.72, 51 000 km, schwarz, S-Ausst., v. 6" 185/70, h. 7" 215/60, 5-Gang-Getr., Bilstein-Fahrw., VB 14 000.—. Tel. 0 52 21/6 15 09. 60 371

Porsche 911 T, Bj. 70, S-Ausstattung, TÜV 78, 78 000 km, mit Radio, in sehr gutem Zustand. Tel. 0 80 24/77 90. 60 372

Suche Porsche 911 T, Mod. 73, evtl. 7" od. 8". Angebot Chiffre A 9/60 373

Suche für 911 Coupé Kindersitz sowie 4 Reifen 185/1570 u. Sicherheitsgurte. Zuschrift an J. Heinemann, 5900 Siegen I, Im Rothenberg 54. 60 374

Porsche 911 T, 2.4 Ltr., Mot. 70 000 km, Gesamt-km orig. 98 000, Bj. 71, Extras, 11 900.— DM. Tel. 07 21/84 22 54 oder 81 46 16. 60 567

Alle guten Pkw kauft bar — H. Rochel-Automobile, 7250 Leonberg, Stuttgarter Str. 37, Tel. (0 71 52) 2 65 30, Abfahrt Stuttgarter Dreieck

Verkaufe 911 S, 2.4 l, EZ 3.74, wie Carrera 7"- + 8"-Felgen., Bilstein, km 48 000, VB 18 000.—. T. 0 94 21/3 14 69. 60 360

911 Coupé, 2.7 l, Bj. 5.74, Garagen-Zweitwagen, handgepfl., unfallfrei, S-Ausst., Heck- + Frontstabis, 4 Stck. 7"- + 4 Stck. 6"-Felgen, tiefergelegt, Kassetten-Radio, Stereoanl., exzellenter Zustand, rot, 33 000 km, VS DM 28 600.—. Tel. 0 62 57/24 19. 60 361

Porsche-Barank. T. 0 70 42/76 47 60 838 H

356-Teile gebraucht (aus 5 Wagen) billigst! 75-PS-Motor 700.—, Getriebe 100.— bis 280.— DM, Ledersitze, Hardtop, Persenning-Faltverdeck, Türen, Felgen, Sonstig. Tel. 0 71 21/3 42 15. 60 364

Gebrauchtteile verk., suche def. Mot. - Unfallwagen, AT-Mot. m. Garantie, Motor-Rep. u. Motor-Finanz. mögl., bei Theimann, Halver, Tel. 0 23 53/22 99. 60 254 H

Porsche-Teile: 1 Carrera-Heckspoiler 73, 250.—; 2 Carrera-Kotflügel hinten, 250.— DM; 2 Carrera-Stoßecken hinten, 100.— DM. Tel. 0 61 54/90 55. 60 365

Verk. 911 S, 2.7, 175 PS, Cibie, Front- u. Heckspoil., el. Fensterh., Colorgl., Stereoanl., 8fach ber., heizb. Heckscheibe, Mod. 74, 5-Gg. Tel. 09 91/52 36. 60 368

911 (Turbokar.), Bj. 75, 5-Gg., km 25 000, 8 + 9"-Felg. m. 50er Ber., d.blau, Front- + Hecksp., Stereo-Rad., v. Extr., v. Priv. f. 35 500.— abzug., evtl. Inz. T. 0 43 31/2 32 91. 60 559

911 S Targa 2.4 l, Colorglas, 5.73, km 63 000, Bestzust., 5-Gang, TÜV 8.77, DM 20 500.—. Tel. 02 51/7 61 11. 60 369

4x 9" Minilite mit Reifen i. 200.— DM, 2 Recaro-Schalensitze 500.— DM. Tel. 0 28 26/2 77. 60 375

Geheimtip! Zahlen Tageshöchstpreise in bar für Ihren Porsche. Tel. 07 11/29 13 24 oder 22 49 73. 60 377 H

911 E, gelb, Bj. 6.71, Color, Spoiler, 70 000 km, makellos, für DM 13 200.— verk. T. 02 34/26 09 19 oder 61 84 79. 60 560

911 E, Fahrgestell 4.75 umgebaut auf Original-**Turbo,** 12 000 km, vipergrünmet, v. + h. großer Spoiler, Kotflügelverbreiterung, 8 J x 15, 215-60 VR 15, RSR-Auspuffanl., 1a Zust., Preisvorstell. DM 24 700.—. Dt. Zulass. Karlsruhe. Tel. Zürich 0 04 11/54 32 70. 60 561

Carrera 3.0, 5 Mon. alt, Zubehör wie Turbo. Tel. 07 11/79 24 51. 60 562

356 B Roadster, Modell 62, absolut neuwertig, zu verk. Tel. 0 89/68 31 47. 60 563

Suche 2,7 l Targa-Unfallw., auch Motor- od. Brandsch. Tel. 0 68 05/46 05. 60 568

Porsche-Teile: 1 Turbo H.-Sp. a. Anfr., 1 Carr. H.-Sp., 73er, 295.—, 1 Carr. Fr.-Sp., 190.—, 2 x 8" + 2 x 9" Felg., Turbo a. Anfr., div. Teile a. Anfr. Tel. 06 11/30 31 47. 60 564

GELBES 356 C CABRIO. Einm. Liebh.-Stck. **Flammspritzverzinkt,** erstkl. Orig.-Zust., schw. Leder, neue Teppiche, Kopfst., Sicherheitsgurte, Nebellamp., Cass.-Radio, Bj. 6.65, TÜV 10.77, 75 PS, geg. Höchstgeb. zu verk. Tel. 0 45 31/30 78. 60 810

911 S, Bj. 68, Mot. 2,2 l, 180 PS, 200 km gelaufen, Front- + Heckspoiler, Kotflügel vorn + hinten ausgestellt, Abarth Distanzscheiben + Cibies. Preis: VB DM 9800.—. Tel. 0 74 71/34 26 ab 18 Uhr. 60 565

911 S Targa, Mod. 70, ATM, 50 000 km, 110 PS, lichtgrün, VB 8900.— DM. Tel. 0 22 02/5 17 19 (Bürozeit). 60 566

Super Carrera, Bj. 73, 210 PS, 40 000 km, sämtl. Zubehör, elektr. Fensterheber, Color, Stereo-Anlage, 5-Gang, silber-met., 1 Superverbreiter, Luftschlitze, rundum 9 J Felgen, neue Bereifung 235/60, Turbo-Spoiler vorne + hinten, Festpreis 32 000.— DM. Tel. tagsüber 0 21 51/6 95 00, ab 19 Uhr 0 21 51/2 98 28. 60 569

Porsche 356 A Mod. 57, Cabrio, in exzellenter Verfassung gegen Gebot zu verk. Tel. 0 21 51/4 18 75. 60 570

911 T, S-Ausst., 5-Gg., viel Zubeh., Bj. 71, Bestzust., VB 10 800.— DM. Tel. 0 22 21/36 30 96, ab 18 Uhr 35 27 48. 60 571

911 T Coupé, rot, Bj. 6.71, 74 000 km, VB 10 300.— DM. Tel. 0 53 74/6 40. 60 572

914/6-Motor, 110 PS, werksneu, 0 km, auch passend f. 911 geg. Geb. zu verk. A. Muschel, 7980 Ravensburg 19. 60 573

356 B Cabrio, Bj. 62, TÜV 9.77, AT-Motor ca. 40 000 km, Hardtop, VB DM 4950.—. Tel. 0 70 43/29 30. 60 574

Porsche 356, Bj. 62, TÜV 78, 75 PS, generalüberholt, Kaross. restauriert, neu lack., orig. rot, 1a, VB 9500.— DM. Tel. 0 68 65/2 44. 60 575

Porsche 911 T, Bj. 7.72, S-Fahrwerk, ONS-Bügel, Spurverbreit., LM-Felg., viele Extras, Farbe: grün, 60 000 km, VB 12 000.— DM. Tel. 0 24 33/21 72. 60 576

911 S Rallye, Werksporsche, 280 PS, 5-Gang, kurzübers., h. Frontsch., Überrollbügel, Kotfl.-Verbr., Recaro, 9fach bereift etc. TÜV-abg., Preis VS. J. Gövert, Herten, T. 0 23 66/3 57 25. 60 577

911 T, Bj. 70, Topzust., viele Extr., zu verk., evtl. Tausch geg. 230/250 SL. Tel. 0 76 33/1 23 17. 60 578

Renault

Autoimport Kugel
5503 Konz, Tel. 0 65 01/30 82 H

R 17 TS, Ausstellungs-Neuwag., gelb, 1565 ccm, 108 PS, Modell '73, unter 100 km, Preis ab Köln: 12 950.— DM. **JÜRGES-AUTOIMPORT,** 0221/729389 H

Alpine 1300, neu, blau. Golkowski, Schneidemühler Str. 25, 7500 Karlsruhe. 60 579

ALPINE 1300, met.-blau, 4.75, 15 000 km, Radio, Vorführwagen, VB 13 000.— DM. Tel. 0 26 31/51 05. 60 580 H

Endlich zu haben!
WHEEL CLEANER — der Universal-Reiniger für alle Sonderräder.
Versand per Nachnahme.
ASZ-GmbH, 8 München 80, Einsteinstr. 104, Telefon 0 89 / 47 69 61
ASZ K. H. Schmidt KG, 58 Hagen, Postf. 244, Tel. 0 23 31/2 11 81

★ **Heute noch anfordern!** ★
Unseren neuesten und aktuellsten
Autozubehör-Spezial-Katalog 1975/76
Hochinteressant für jeden Autobesitzer
kostenlos — AUTO-AUSSTATTUNG — unverbindlich
8046 GARCHING E

R 8 Gordini-Motor, überholt, 0 km, 4 Ronalfelgen, neu bereift, 1 Leder-Lenkrad, zusammen DM 2000.—. Tel. 0 62 23/57 24. 60 384

Verk. Alpine 1600 SI, Bj. 74, 18 000 km. Tel. 0 73 21/4 56 00. 60 747

Rennwagen

ALBERT SPORT-NOCKENWELLEN
für alle Autotypen, techn. Unterlagen verlangen
Wörgl/Österreich, Tel. 00 43 / 53 32 - 24 83

Gr. 2 VW, 145 PS, Renngetr., Sperre, 12x Racing, Nomex-Sitz, Mot. u. Getr. neu, VB 7800.— DM. Nehme Serien-Pkw in Zahlg. Tel. 0 21 91/2 24 82. 60 378

Zu verkaufen: Einen Formel Super V ohne Motor, Baukasten v. Bergmann. R. Marcus, 0 53 00/2 43 a. 19 Uhr err. 60 379

Porsche Gr. 4, 3 Stück, 3-Ltr.-Autos, Bj. 74/75, 1 Rennmotor 3-Ltr., ca. 350 PS, 2 Getriebe 3-Ltr., ca. 100 Getriebeübersetzungen, diverses Zubehör. **Tebernum Porsche Racing,** Krefeld, Tel. 0 21 51/2 15 16. 60 380 H

Auto-, Rennwagentransporter u. Bausätze. Badura, 294 Wilhelmshaven 31. Telefon 0 44 21/3 17 12

Für BMW 1600/2002, 2 Langhalsachsen, 75% Sperre, 3.64 u. 4.22 à 800.— DM, 1 Achsträger, 50.— DM, zu verkaufen. Tel. 0 81 41/9 28 91. 60 381

Suche Getriebe VF 1300. 0 77 23/24 30. 60 382

FV 1300, Spitzenfahrzeug Kaimann, Zöllner-Motor, 1 Rennen gelaufen, 6000.— DM VHB. Tel. 04 41/4 34 59. 60 583

PETER SEEGER
verk. weg Aufg. d. Rennsports seinen
Alfa Romeo 1300 GTA
15 000.— DM. Betreuung und Wartung weiterhin möglich. Tel. 0 74 41/32 22 oder 0 74 41/8 10 05. 60 581

Ford Transit FT 175, Bj. 1972, neuer Motor, kompl. ausgerüstet mit 3 Schlafplätzen, Schränken, Werkbank, Notkompreßluft, Kühlschrank, Fernseher, fließendes Wasser, Zusatztank, Stereo- u. Alarmanl., TÜV-frei, Festpreis f. DM 6000.— zu verkaufen. A. R. Houben, Ratinger Str. 44, 4000 Düsseldorf, Tel. 32 00 11. 60 582

Renn-Mini 1000, Gr. 2 od. 5, Std. 76, Ripspeed-Tun., Mot. neu, 8 neue Racing, rennfertig, weg. Exam.-Vorb., 6500.— DM, evtl. Tausch. 05 61/82 13 14. 60 748

Verk. sehr schnellen NSU TT 1300, ca. 130 PS, rennfertig. Tel. 0 86 66/10 74. 60 383

Ford Escort, Gr. II, Bj. 73, BBS-Felgen, 8" 235 Reifen, BDA-Motor, 16-Ventiler, 3000 km, Preis 15 000.— DM VB. Tel. 0 68 98/7 62 68. 60 749

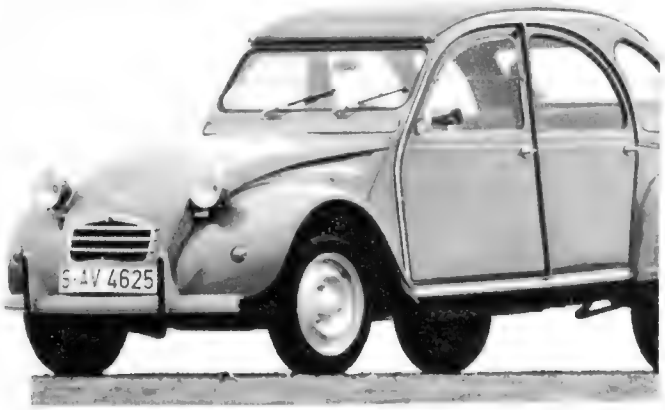
Rolls-Royce

Wir haben ab 1. 3. 1976 Verkauf und Kundendienst für die Marken Rolls-Royce & Bentley übernommen.
GEORG VON OPEL KG
6 Frankfurt am Main, Mainzer Landstr. 330-360, Tel. 0611-7503215
Ein Betrieb der Unternehmensgruppe Georg von Opel

PORSCHE MAGNER WUPPERTAL
20 neue Porsche 924 am Lager, sofort lieferbar. Wählen Sie aus — wir zeigen Ihnen alle Farben und Ausstattungen. Weitere 30 gebrauchte Porsche 914, 911, Carrera, turbo sofort lieferbar. Mit schriftl. Garantie. TÜV-frei, Inzahlungnahme, Finanzierung. Bevor Sie sich entscheiden — rufen Sie uns an.
UELLENDAHLER STR 245 TEL (0202) 705070

7 J x 14 für BMW 518—528, 2500—3.0 CS/Opel Admiral

TÜV-frei **RONAL** ABE
LEICHTMETALLRÄDER
ABARTH-Auspuffanlagen, RECARO-Sitze, KONI- und BILSTEIN-Spezialstoßdämpfer, CIBIE-Scheinwerfer, H4-Systeme HELLA. Bitte Type und Baujahr angeben.
⅓ ANZAHLUNG, 6 RATEN.
L. BEIL · 6701 NEUHOFEN 4 · Telefon 0 62 36 / 13 66



Sicht-Prüfung.

Worauf Sie bei der Gebrauchtwagen-Besichtigung achten müssen.

Die gründliche Besichtigung eines gebrauchten Autos gehört zu den wichtigsten Prüfungen vor einem geplanten Kauf. Systematisches Vorgehen läßt dabei selbst versteckte Mängel oft hervortreten.

„Alles über Gebrauchtwagen", das neue Sonderheft von auto motor und sport, enthält dazu eine vorbereitete Checkliste mit insgesamt 34 Checkpunkten aus den Bereichen Fahrwerk, Motor/Kraftübertragung, Karosserie, Fahrzeugpapiere.

Weitere Themen:
Was Sie beachten müssen, wenn Sie ein gebrauchtes Auto kaufen oder verkaufen wollen. Gebrauchtwagen-Report über die 50 wichtigsten Modelle von Alfa bis VW. Computer-Aktion zur Wertermittlung Ihres eigenen gebrauchten Autos.

Bestellen Sie jetzt dieses Sonderheft von auto motor und sport. Sie ersparen sich eine ganze Menge Geld und Ärger.

„Alles über Gebrauchtwagen", gibts bei Ihrem Zeitschriftenhändler oder mit untenstehendem Coupon direkt beim Verlag.

auto motor sport Spezial

auto motor sport Spezial Coupon

Bitte ausschneiden und einsenden an Motor Presse Stuttgart, Postfach 1042, 7000 Stuttgart 1.

Bitte liefern Sie mir _____ Ex. „Alles über Gebrauchtwagen". Preis je Ex. DM 5,00 zzgl. DM 2,00 Porto. Den Gesamtbetrag in Höhe von

DM _____

☐ habe ich heute auf Ihr Postscheckkonto Stuttgart 67 24-704 überwiesen.
☐ habe ich als Scheck beigelegt.

Lieferung bitte an

Name/Vorname

Straße/Nr.

PLZ/Ort ams 9

Rolls-Royce-Bentley, einm. gün. Gel., v. Privat z. verk., alles Orig., su. Barz., DM 22 500.—. Chiffre A 9/60 814

Silver Shadow, Bj. 70, 83 000 km, techn. u. opt. neuwert., DM 45 000.— + MwSt. Zuschrift. Chiffre A 9/60 385

GROSSAUSWAHL
gepflegter RR- und Bentley-Modelle, jetzt mit Camargue
AUTO BECKER, D'dorf, 02 11/33 80-1

Rover

ALLRAD SCHMITT
SENSATIONSPREISE
Jeep CJ-5 ab DM 17 500,— inkl. MwSt. in allen Farben, letztmalig neue Willys-Jeeps mit 4-Takt-Hurrican-Maschine, **2,2 Liter, ab DM 11 000,— bis 14 900,—.** Range Rover, Land-Rover, VW 181 und Mungas neu und gebraucht ab Lager.
Tel.-Sammel-Nr. 09 31/4 80 05
8706 Würzburg-Höchberg
Einsteinstr. 2

Rover 3500 V8, Luxuslimousine, 72 000 km, s. gepfl., w. neu, DM 9000.— (Inz-Mercedes). Tel. 0 21 51/75 48 72. 60 386

Originalteile günstig, 0 61 74/54 60. 60 257 H

LR 109 Station Diesel, generalüberh., für 30% des Neupreises abzugeben, DM 12 500.— Festpreis inkl. div. Teile u. Extras. Tel. 0 30/8 33 58 52. 60 199

Land-Rover 109 Station, Bj. 74, EZ 11.74, 20 000 km, 4 Zyl. Otto, Extras, Klappdach, Einzelvordersitze, Stereo-Cassetten-Radio, DM 19 500.— Festpreis. Berlin 12, Tl. 8 86 22 56. 60 584

RANGE + LAND-ROVER sof. lieferbar:
Finanzg. mögl.: Fa. Fink, Tel. 0 72 54/10 81

LR 88, Bj. 73, TÜV 78, 10 000 km, VB 12 500.— DM. Tel. 0 46 51/4 15 54. 60 585

Land-Rover-Motor, 4 Zyl., 77 PS, m. Aggregaten, 850.— DM. F. Bitriol, Weigmannstr. 63, 8560 Lauf. 60 586

Verk. 6 Zyl.-Motor, 86 PS, 14 000 Meilen. **Suche** Motor, Diesel. Tel. 0 71 44/3 64 77. 60 587

Range Rover-Neuwagen
Normalausführung DM 28 000,-
mit Servo + getönte Verglas. DM 29 600,-
blau, bahama, sahara, weiß und grün ab Lager lieferbar.
Fa. SN Leonberg, 07152/41825 od. 48164

Land-Rover 109, Bj. 69, 55 000 km, mit Tropendach, Zusatzheizung, Anhänger-Kupplung, Dachgepäckträger + Sand-Reifen für 10 000.— DM zu verk. Tel. 0 56 31/25 08 od. 78 72. 60 588

Orig.-Teile z. Dumpingpr. 06174/7317. 60 817 H

Land-Rover, Mannschaftswagen, neunsitzig, Bj. 67, außen u. innen natogrün (Sonderausführung), in s. gut. Zust. abzugeben, VB 14 500.— DM. Doris Scholz, Mauerweg 10, 4030 Ratingen, Tel. 0 21 02/2 74 97. 60 816

Rover 3500 S V8, Bj. 6.73, 61 000 km, 1. Hd., rot, Extras, erstkl. Zust., VB 10 500.— DM, Tausch m. Merc. 230-280 S, BMW 525/528 od. R-Rover b. DM 25 000.— mögl. Chiffre A 9/60 818

Su. gebr. guterh. Ran. Rov. 3528 ccm. G.Hatzl, Altenhohenau, 8091 Griesstätt 3. 60 819

109 STAT., Bj. 73, 14 500.—. 07441/4753. 60 750

Land-Rover-Fahrer! King-Seilwinden, kpl. 2300.—, 3,6 t Zugkr., 50n Seil, Einb. 250.—, Pistengepäcktr., verz., 550.—. Tel. 0 61 21/42 91 32 ab 18 Uhr. 60 751

Simca

Autoimport Kugel
5503 Konz, Tel. 0 65 01/30 82 H

Rallye II, 27 000 km gel., 2 Jahre TÜV, Bj. 74, VB 5900.— DM. Tel. 0 24 51/4 36 73 ab 18 Uhr. 60 589

Sportfahrer-Lehrgänge

Kommen Sie zum Internationalen Sportfahrerlehrgang der Scuderia Hanseat am Nürburgring. Sportlich Ambitionierte und Normalverbraucher sind gleichermaßen willkommen.
Prospekte: Sekretariat Elfi Tietcke, Zwieselstr. 5, 8221 Inzell, Tel. 0 86 65/74 32
Termine: 12.—15. Mai und 1.—4. September 1976

Sportwagen

Sportwag.-Ank. T. 0 71 83/70 55 60 258 H

Triumph

British Car Centre H
Triumph-Gebrauchtteile zu verk. Unfallwagen gesucht. Tel. 02 71/5 43 03.

Verk. Unfall-TR 4 A JRS, Bj. 66, Farbe: weiß, m. Speichenr., Overdrive, Rad., Nebelschl.leuchte f. DM 1400.—. **Su.** nur v. Priv. TR 6 (kein Pi), mögl. m. Overdr. u. Hardtop, unfallfrei, nur gepfl. Fahrzg., zahle bar, Angebote mögl. m. Bild. Roman Hojniec, Hauptstr. 5, 5419 Weidenhahn. 60 597

Triumph TR 6, nur in absolutem Bestzustand, mögl. mit Hardtop gesucht. Zuschr. unt. Chiffre A 9/60 598

TR 6, Bj. 73, TÜV 12.76, Over. Hardt., 42 000 km, DM 9000.—. T. 05251/23147. 60 599

Originalteile günst. Tel. 0 61 74/54 60. 60 259 H

Billige Teile verkauft. Tel. 0 21 05/44 96 von 11—19 Uhr. 60 260 H

Triumph-Ersatzteile, Unfallwag. ges. Tel. 0 21 03/5 29 95, Telex 08 581-611. 60 261 H

Gebrauchtteile.
Unfallwagen gesucht!
Tel. 0 29 43/25 86. 60 262 H

TR-Shop, verk. Teile TR 2-5. 040/486541. 60 201

TR 5 PI Overd., 3900.—. 0 61 73/46 38. 60 394

Triumph Dolomit Sprint, Bj. 10.74, 25 000 km, rot, 128 PS, verk. VB 9000.—. Düsseldorf, Tel. 02 11/40 42 10. 60 390

TR 6, Bj. 70, Black, AT 48 000, Zubh., DM 5600.— + Hardt. T. 02 02/50 07 47. 60 391

Triumph TR 6, Bj. 5.70, gold, 71 000 km, Reifen 185/70, Zusatzinstrumente, verk. Tel. 0 62 01/5 16 36. 60 395

Triumph-Stag, zu verk., blau, Bj. 71, generalüberh. für 8000.— DM, VHB 13 000.— DM. H. Rossbach, Hexentalstr. 4, 7801 Wittenau. 60 396

F. TR 6 5 Miullik m. 185/70 VRR 15 + neues spezial Hardtop mit Glasdach, nur zusammen zu verkaufen, VB 3200.— DM. Tel. 0 42 83/4 87. 60 821

Orig.-Teile z. Dumpingpr. 06174/73 17. 60 822 H

SUCHE TR 6, Bj. 74/75, nur 1. Hd., u. Bestzustand, gegen bar. G. Link, Hauptstr. 91, 8520 Erlangen. 60 753

Verk. TR 4 A, Bj. 64, g.üb., VHB 2100.—. Dübbers, Bismarckstr. 12, 7520 Bruchsal. 60 755

Gebr.-Ers.-Teile-Versand. Tel. 0 72 61/41 52 ab 18 Uhr. 60 756 H

TR 6 zu verk., 1000 km, noch nicht zugel., 15 000.— DM. Tel. 0 23 92/29 04. 60 757

Achtung! Sportwagen GmbH sucht engl. Sport- und Unfallwagen. Tel. 0 72 61/41 52 ab 18 Uhr. 60 758 H

TR 6, 71, Rechtslenker, TÜV 7.77, Bereifung 185/15, div. Teile, VB DM 6500.—. Tel. 0 52 31/8 81 93. 60 592

Spitfire MK IV, Bj. 6.74, 27 000 km, Radio, Bestzustand, VHB 7400.— DM, TÜV 4.78. Tel. 0 72 52/70 41, werktags. 60 593

2teilige Sportauspuffanlage TR 6, neuwertig. Tel. 0 65 35/2 07 ab 14 Uhr. 60 594

Triumph TR 6, Bj. 71, 143 PS, 63 000 km, unfallfr., met.-grün, techn. u. opt. einwandfr., Extras. Tel. 0 61 50/34 98. 60 595

TR 2-3-3 A I. G. SÜDWEST (Ersatzt., Inform., Treffen), Auskunft erteilt: Tel. 0241/27034, 06103/71830, 07931/2871. 60 596

TVR

TVR-Deutschland
645 Hanau 9, BBC-Straße 23,
Telefon 0 61 81/5 82 84 + 5 29 59

cae COERPER AUTO EXKLUSIV
TVR STÜTZPUNKT NRW
4 Düsseldorf-Heerdt — Am Handweiser
Burgunderstr. 30, Telefon 02 11/50 16 05

Veteranen

Oldtimer-Bücher, Rep.-Anleitungen für klassische Wagen, Nachdrucke alter Betriebs-Anleitungen. Fordern Sie Gratiskatalog an!
AutomobilChronik, Menterschwaigstraße 9, D-8000 München 90

Verk. Opel-Admiral-Cabriolet, Bj. 38, 3.6 l, 75 PS, Cabrio u. Motor gen.-reparaturbedürftig. VB 2500.— DM. Dipl.-Ing. H. Stabinger, Solegasse 14, A-6065 Thaur/Tirol. 60 866

600.— bis 2000.— DM, 3 Peugeot 34, 4 Citroen 28-34, 2 Ford A/3 Motorräder 125/36, Renault 37, Opel 2 Pl. 35. Postfach 35, F-68 000 Colmar, Tel. 41 04 20. 60 867

Liebhaberfzg. Käfer 57, 70000 km, H. Scheibe, 1. Masch. orig., rostfr., geg. Geb. Höbel, 6349 Arborn, 06477/274. 60 823

Suche: Für OPEL Super 6 Lim. 4tür., 1938, Steinschlaggummi hi. li. u. re., Stoßdämpfer m. Stabilis. li. u. re., Gummidicht. f. alle Fenster, Kühlerfigur Zeppelin, Türgriff innen vorn, Lenkrad, Stoßecken u. Gummil. f. Kühlerh. Heinz Meyer, Neue Torstr. 3, 3140 Lüneburg, Tel. 0 41 31/3 12 11. 60 824

DKW 3-6 Coupé, Bj. 57, TÜV 2.78, 82 000 km, 1. Lack, z. verk. 0 89/1 50 47 50. 60 825

Alvis „Firebird", Bj. 36, 4tür. Cabrio m. Speichenr., Alu-Karosse, Leders., Steckfenster, engl.-grün, gt. Originalzust., VB 12 500.— DM. Geissel, Roonstr. 30, Leverkusen. 60 826

Einm. Gelegenheit für BMW-Fans! „505" Pullman-Lim. (Staatskarosse), 1955, nur 2 Stück gebaut, fahrber., zu verk. Chiffre A 9/60 827

Lenkrad für Chevrolet-Lim. 1929/30 ges. Autoglaserei Neck, Wilhelm-Mauser-Str. 37, 5000 Köln 30, Tel. 02 21/58 59 55. 60 828 H

Opel C 1290 Cabriolet, 1934, erstkl. Zustand, fahrfertig, DM 8000.—. Tel. 0 30/2 16 45 99. 60 829 H

Suche MG TA, TB, TC, TD, TF unrestauriert. Chiffre A 9/60 202

Opel Oly., Bj. 55, gut. Zust., TÜV 1.78, 1. Hd., zugel., div. E.-Teile. Preis VB. K. Vogt, Mühlbergstr. 8, 7480 Sigmaringen, Tel. 0 75 70/3 41. 60 830

Opel Olympia, Bj. 1957, 54 200 km, Original, Bestzustand, für Liebhaber, Preis VHS. Tel. 05622/3816 bis 19 Uhr. 60 760

Ford A 1928, Opel P 4 Cabrio, Essex 1928 u. andere. Tel. 07 31/6 27 90. 60 761

170 DA, Bj. 53, TÜV 8.77, Bestz., VB. Koopmann, Mittelbergring 3, 34 GÖ. 60 762

Verk. DKW F 12 Cabriolet, TÜV 7.76, u. Ford Eifel, Teile geg. Gebot. Tel. 0 59 62/7 71 ab 16 Uhr. 60 764

Achtung Oldtimer! Merc. 170 D/S, Mod. 1952, gt. Zust., TÜV-abgenom., ATM, VHB 4800.— DM m. div Ersatzt. Zu erfragen unter Tel. 06 71/3 23 29. 60 765

VW-Schwimmwagen, 12 000.—, suche NSU-Kettenkrad. Tel. 05 11/46 66 32. 60 204

FEUERWEHR Ford-Ruhr, 1950, 4500.— DM, NSU-Kettenkrad unkpl. 3500.— DM od. Tausch g. Veter.-Sportwag. od. Motorr. Tel. 02 41/7 42 67 ab 19 Uhr. 60 767

GOODYEAR
G 800 Grand Prix white letter
165/70HR13 WL 91,–
185/70HR 13 97,–
165/70VR13 WL 132,–
185/70HR14 WL 121,–
195/70HR14 WL 139,–
205/70VR14 WL 174,–
215/70VR14 WL 199,–
185/70VR15 WL 169,–
WL = mit weißer Reliefschrift
Versand per NN frachtfrei ab 4 St.
FRITZ IHLE REIFENHANDEL KG
Tel. (07221) 65500/61636
7570 Baden-Oos

Selten schöner DB 170 S, chauffeurgepfl., 1. Lack, Bj. 50, TÜV 78+ gleich. Mod. m. v. Teilen, ohne Mot. abzugeben. Chiffre A 9/60 770

Plymouth-Chrysler, Bj. 31, sucht Kurbelwelle. Chiffre A 9/60 203

DKW F 89, „fabrikneu". 0 22 52/38 14. 60 766

Praga Lim., 1929, 1000 ccm, fahrbereit, sehr guter Motor, 5300.—; **Sam** off. Tourer, 1924, fahrbereit, Holzspeichenräder, 9000.—; **Opel Olympia,** 1936, komplett, ohne Reifen, 1200.—; **Opel Olympia,** 52, 1. Hd., keine Rostlöcher, neue Chromteile, 900.—; **VW,** 1952, geteilte Heckscheibe, alles original, 1200.—; **Mercedes** 220 S, 1957, Cabrio, fahrbereit, neuw. Motor, dazu gleich. Ausschlachtwagen zus. 6500.—; **Talbot** Lago Baby, Lim., 1949, teilrest., Motor 0 km, 3500.—; **Kettenkrad,** fahrbereit, 4500.— DM. Tel. 0 83 23/85 15. 60 205

Tatraplan oder Tatra 603 oder 87 zu kaufen gesucht. Angebote unter Tel. 05 61/2 34 20. 60 606

Fend-Flitzer u. andere **Dreiradmobile,** auch Eigenbau, Bj. 45–50, für Sammler gesucht. Tel. 0 74 31/5 20 17. 60 206

Seltenheit: Lancia Aurelia-Spider America, Bj. 55, verm. einziges Exemplar in Deutschland, 2sitzig, rechtsgest., 2451 ccm, 100 PS, TÜV 78, techn. + opt. erstkl. Zustand, VB DM 15 500.—. Tel. 0 89/29 60 83. 60 207

170 DS, Bj. 52, TÜV 2.78, rest., 2-Farblack, VB 8000.—. Tel. 09 31/4 98 33. 60 397

Opel Admiral, Bauj. 39, 3.6 l, 75 PS, offener 8sitzig. Feuerwehrwag., techn. u. opt. wie neu, zu verk., Preis DM 16 000.— VHB. Tel. 0 56 41/20 31. 60 398

Peugeot 201, Bj. 28, TÜV 8.77, restauriert, neue Maschine, Preis 10 500.—. D. Liebegott, Natelsheideweg 7, 3002 Wedemark 2, Tel. 0 51 30/73 44. 60 607

Plymouth, 6 Zyl., Bj. 32, total renoviert, geg. Höchstgebot. Tel. 0 26 22/30 33, ab 17 Uhr 0 26 22/61 60. 60 403

Ca. 75 Oldtimer u. Veteranen von DM 400.— bis DM 40 000.—; gegen Einsendung von DM 1,— Inland od. $1 Ausland wird eine Liste zugeschickt. Oldtimer u. Veteranen-Vermittlung, Postfach 8, 6271 Wörsdorf/Taunus. 60 401 H

Suche für Ford V8, Bj. 1937–39, Hinterachse und Getriebe. Angebote an E. Krings, Tel. 02 11/42 34 20. 60 402

Opel Kapitän 1951, 2 Jahre TÜV. Tel. 0 42 23/2 73 ab 18 Uhr. 60 400

Mercedes 180, Bj. 53, sehr gepfl., TÜV 12.77, geg. Gebot. Tel. 09 11/35 21 47. 60 404

Borgward Isabella TS Coupé, Bj. 61, restauriert, Preis DM 2800—. D. Liebegott, Natelsheideweg 7, 3002 Wedemark 2, Tel. 0 51 30/73 44. 60 608

Citroen 11 CV normale, 51, TÜV 1.77, Bestzust., v. Extr. 08856/3173 ab 19 h. 60 405

Packard 1938, **Nash** 1925, **Ford** 1928 u. 34 u. andere. Tel. 07 31/6 27 90. 60 406

Fiat Topolino, Bj. 52, TÜV 9.77, opt. u. techn. 1a, aus 2. Hand, gegen Gebot. Chiffre A 9/60 407

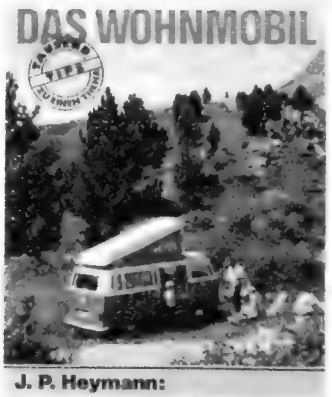
Wenn Sie Ihren **Oldtimer oder Veteranen** verkaufen wollen, wenden Sie sich an Tel. 0 64 38/22 57. 60 408

Betriebsanleitungen Neudr. BMW 315, 319, 319/1, 326, 327, 327/28, 328, Opel S 6. Tel. 07 31/6 27 90. 60 410

Suche für BMW AM 4 Reifen, Größe 4,50-17 mit Schläuchen und Felgen, auch sonstige Ersatzteile, jedoch nur Originalteile. Tel. 0 71 44/1 46 76. 60 601

MOTOR BUCH · INFORMATION Auto, Technik + Sport

Tausend Tips zu einem Thema:



J. P. Heymann:
Planen-Kaufen-Selbermachen

Das Wohnmobil

Ein nützlicher und wertvoller Ratgeber von J. P. Heymann

Tausend Tips zu einem Thema: Das Wohnmobil. Dieses Buch ist Information, Sparstrumpf und Trickkiste zugleich.

Jeder der sich mit Wohnmobilen, mit der Planung, Anschaffung oder dem Eigenbau derartiger Fahrzeuge beschäftigt, wird aus der Fülle des gebotenen Materials seinen Nutzen ziehen. Und selbst ausgefuchste Camper finden noch eine Menge Tips und Hinweise für ihr Hobby.

Das „Do it yourself", der Eigenbau von Campingbussen, wird in umfassender Form behandelt, Bauanleitungen für verschiedene Systeme, leicht verständliche Zeichnungen und Schaltskizzen ermöglichen es auch weniger talentierten Heimwerkern, gute Ergebnisse zu erzielen.

208 Seiten, 90 Abb., glanzk., DM 29.—.

Lange vergriffen, ständig gefragt - ab sofort lieferbar:

Deutsche Autos 1945 — 1975

Die umfassende Typengeschichte von Werner Oswald

Der Verfasser, einer der besten Autotypen-Kenner unseres Landes, hat hier sämtliche Personenwagenmodelle systematisch geordnet sowie mit genauen Daten und Bildern dargestellt, welche von der westdeutschen Automobilindustrie in den drei Jahrzehnten seit 1945 auf den Markt gebracht wurden.

So entstand ein Buch, das bestimmt handlicher und nützlicher ist, als manche Riesensammlung, manches liebevoll gehegte oder vielleicht auch nur notwendigerweise angelegte Archiv.

466 Seiten, 612 Abb., Leinen, DM 48,—.

Sie erhalten diese Bücher in jeder guten Buchhandlung, beim Auto-Zubehörhandel, den Buchabteilungen der Kaufhäuser oder mit nachstehendem Bestellschein (im Umschlag oder auf Postkarte geklebt bitte einsenden) direkt von „Motorbuch Stuttgart". Wenn Sie das Heft nicht zerschneiden möchten, bestellen Sie bitte auf einer einfachen Postkarte bei

MOTORBUCH · 7 STUTTGART 1 · POSTFACH 1370
DEUTSCHLANDS SPEZIALVERSANDHAUS FÜR MOTOR-LITERATUR

BESTELLSCHEIN Motorbuch · 7 Stuttgart 1 · Postfach 1370 · T. 64 20 31

Versandkosten Deutschland: Ab DM 48,— portofrei. Versandkosten europ. Ausland: DM 5,50 (nur Nachnahmeversand). Bitte liefern Sie mir sofort:

Name

Straße

Ort (PLZ)

Eigentumsvorbehalt gemäß § 455 BGB · Erfüllungsort und Gerichtsstand Stuttgart AMS 9/76

Veteranen

OPEL Olympia, 51, Cabrio-Lim., gesucht. Tel. 0 70 31/27 37 49. 60 600

FIAT, Bj. 1921, 30 PS, neue Bereifung, techn. u. optisch sehr guter Zustand, TÜV-abgenommen, zu verk., Preis: VHS. Tel. 0 27 22/5 09 80. 60 602

SUCHE FÜR MG TD Original-Armaturenbrett, auch ohne Instrumente. Tel. 0 42 81/76 18. 60 603

Mercedes 130 H, Rarität, 1935, vollrestauriert, fahrbereit, gegen Gebot abzugeben. Tel. 02 21/87 54 42. 60 604

Fiat 508, 1938, 1800.—. T. 0 94 31/38 04. 60 605

Hansa 1100, nicht restauriert, mit einigen neuen Ersatzteilen, Preis 350.— DM. D. Liebegott, Natelsheideweg 7, 3002 Wedemark 2, Tel. 0 51 30/73 44. 60 609

Mercedes 555 KS
Cabriolet, 2türig, Bauj. 1935—1939

Packard
Cabriolet, 2türig, Bauj. 1933—1939

Duesenberg
oder ähnl.
zu kaufen gesucht.
Werner Ehret, Bachstr. 151, 4000 Düsseldorf, Tel. 02 11/34 10 36.

60 610

Adler Trumpf, Bauj. 1936, Cabriolet, viersitzig, obwohl Original guter technischer Zustand und fahrbereit, zu verkaufen. Chiffre A 9/60 611

Goliath (Dreirad, Goli-Pritsche), Bj. 59, 60 000 km, 2. Hand, guter Zust., TÜV 4.77, 3000.— DM oder Höchstgebot zu verkaufen. Tel. 05 61/2 34 20. 60 612

Absolute Rarität! Ford Thunderbird Cabrio, Bj. 57, 2sitzig, mit Hardtop, in sehr gutem Zustand, VB 16 000.—. Tel. 0 61 94/6 51 32 + 6 53 19. 60 840

170 DS, Bj. 50, teilzerlegt, alle Teile vorhanden, viele Teile doppelt, z. B. Vorderachse, Türen, Haube etc., VHB 2200.—. Norbert Schmidt, 7 Stuttgart 50, Überkingerstr. 4, T. 07 11/56 88 58. 60 613

Mercedes 230, Bj. 1938, s. gut. Zust., gen.überh., div. Ersatzteile, Preis VB. **Mercedes 170 Sb, Bj. 1952,** 2. Hand, Original, 68 000 km, Bestzust., groß. Ersatzteillager, Preis VB. **Jens Grählert, Dieter Schwartz,** 2000 Hamburg 50, Elbchaussee 20, Tel. 0 40/39 54 07, Mo.—Fr. 9—18 Uhr. 60 614

Rolls-Royce, 48 Jahre alt, Farbe: Beige/Schwarz, Zustand sehr gut, alles Original, VB 75 000.—. Tel. 0 76 21/4 87 36 Maier. 60 616

EIGENBAU-KLASS., 1952, TÜV 77, Verk. Juni.Ang.erwünscht. Tel. 06 11/55 13 41. 59 111

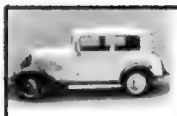
Vk. 2 100-PS-Hanomagzugm. m. Seilwinde (Wehrm.) gg. Gebot. F. Radermacher, 46 Dortm., Dresdener Str. 53. 60 620

Austin Taxi, Bj. 64, TÜV 1.77, Autom., Diesel, geg. Gebot. T. 02 11/71 30 73. 60 615

Hamburgs Oldtimer Gasse bietet an: 1902 George Richard (Brasier) Doppel-Phaeton, 2 Zyl., 2367 ccm, 12 PS, volle Raffay-Restaurierung, TÜV-abgenommen mit Sondergenehmigung. Das ideale London-Brighton-Fahrzg. Nur ernsthafte Interessenten wenden sich bitte an: Raffay + Co., Sekretariat, Mittelweg 18, 2000 Hamburg 13, Tel. 0 40/4 11 52 10. 60 409 H

Oldtimer-Citroen, Bj. 21, sehr schöner Orig.-Zustd., 2 Jahre TÜV, VB 22 000.— DM. Tel. Mo.—Fr. 8—17 Uhr 0 61 96/2 57 61. 60 399

Morris Traveller, Rechtslenkg., TÜV-frei, Bestzustd., Pr. VHS. Tel. ab 18 h 0 21 31/6 16 71. 60 768



Hanomag
Pkw Type 4/23
„Garant"

Lim., 2türig, Bj. 33, 73 000 km, 1,1 l, 23 PS, in wirklich generalüberholt. neuwert. Zustand (fahrbereit/TÜV-Abnahme möglich). Wagen in allen Teilen — bis auf Blinklichtanlage — original gegen Gebot nicht unter 8500.— DM zu verk. Angeb. an GCV, Postfach 646, 4620 Castrop-Rauxel. 60 759

VW-Oldtimer, Bj. 58, ATM, Standheizung, Rad., S-Gurte, gen.überh., neu. Lack., VB 1500.—. Tel. 0 70 31/3 31 80. 60 617

DB 170 S
Bj. 53, Lim. m. Schiebedach, TÜV-abgen., total restauriert, Neuzustand, von Privat weit unter Selbstkosten für DM 8300.—. Tel. 02 31/48 07 57. 60 618

Liebhaber Opel Olympia, Bj. 56, TÜV 9.77, 1. Hand. Tel. 07 11/73 17 66. 60 619

Suche MG TA, TC, TF usw. z. Restaurieren, unvollst. Tel. 0 61 73/46 38. 60 621

Volvo

Autoimport Kugel
5503 Konz, Tel. 0 65 01/30 82 H

Su. P 1800 od. ES. Chiffre A 9/60 622

244 GL, Neufahrzeug, Overdrive, Servolenkung, 4000.— DM unter NP. Tel. 0 52 24/29 53. 60 623

Volvo 264 DL, Bj. 75, 20 000 km, Alu-Felgen, Drehzahlm., kupfer-met., DM 16 800.—. Tel. 06 21/75 18 83. 60 624

Volvo 244 DL, Automatik, EZ 2.76, 2800 km, Extras, günstig abzugeben. Tel. 0 52 95/6 63. 60 625

Volvo 164, Bj. 70, weiß, Bestzust., zu verkauf. Voss, Karlstr. 1, 7254 Münchingen, Tel. 0 71 50/61 48. 60 626

Volvo 1800 ES, 6.73, 55 000 km, get. Scheiben, 9 neue Reif. + Felgen, Radio, Stereo, 8 Track Tonb., Nebelscheinw., VB 17 000.—. T. 0 83 31/56 12. 60 411

Volvo 4 x 5½ J-Felgen für DM 300.— zu verkaufen. Tel. 0 63 31/10 51. 60 412

P 1800 S, 9.67, TÜV neu, technisch u. optisch sehr gut, elektrisches SSD u. vieles mehr, Festpreis 6500.— DM. Tel. 0 30/3 04 24 68. 60 208

Volvo 244 GL Autom., EZ 7.75, v. Ex., 5500 km, 6000.— u. NP. 09 11/31 37 39. 60 769

Volvo 144 GL, Bj. 10.72, Mod. 73, ATM ca. 5000 km (Garantie), SSD, Radio, Leders., Anhängerkpplg. 05 31/7 16 97. 60 771

VOLVO 121 S, Bj. 70, 1. Hand, 30 000 km, wie neu, optimales Fahrzeug für Liebhaber. Tel. 05 11/64 00 32. 60 772

VOLVO 164 E, 72, d.grün, absoluter Bestzust., Masch. für 2500.— DM überholt, Preis VB, Unterlagen und Foto auf Wunsch. Tel. 0 22 05/25 82. 60 773

122 S, 70, TÜV 9.77, 1a Zust., 145 PS, eingetr., alle Mot. u. Fahrwerksverb., Sperre, Sebring, Recaro etc., 999 Extras, NP ca. 30 000.—, DM 8000.— oder geg. Jaguar MK II. Tel. 07 61/7 65 25. 60 774

1800 E, 5.71, gepfl., braun-met., Motor überh., 10 000.— DM. Tel. 0 93 32/4 19. 60 775

VW

SEBRING-Sport-Auspuffanlage
— der Langzeit-Auspuff —
mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr / 20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-genehmigt. Sofort lieferbar für VW Käfer 1200 bis 1600.
SEBRING GmbH, 6301 Heuchelheim 1, Box 25 a

Suche getunten Käfer ca. 75 PS, alles TÜV. Zitzke, Akazienweg 35, 3500 Bonn-Bad Godesberg. 60 414

VW Cabrio, Bj. 75, schwarz, ca. 25 000 km, 1. Hand, unfallfrei, Oettinger-Motor, 70 PS, Ölkühler, 5½ ATS, Bereifung 185 x 15, NP ca. 16 000.— DM, VHB 12 500.—. Tel. 02 72 31/3 27 28. 60 415

Karmann Ghia Cabrio 1600, Bauj. 71, Modell 72, TÜV 3.78. Tel. 0 96 45/3 91. 60 417

VW Cabrio, Modell 76, Zul. 10.75, rot, graues Verdeck, div. Extras, für DM 11 200.— Anfang Mai zu verkaufen. Tel. Bochum 1 35 30. 60 627

Suche schwarzen Golf LS. T. 0 48 41/6 19 65. 60 630

Gibt es Tuning für VW-Bus, Bj. 73? Erbitte unverbindliche Angebote unter Chiffre A 9/60 628

Suche für 1300er VW verbreiterte Kotflügel mit ABE. Tel. 0 50 21/33 60. 60 631

Spez. Motordeckel. V. Duscha, Hirsestr. 19, 4300 Essen 11. 60 632

Käfer 1302 LS, 100 PS, 2,0 l, TÜV 78, alle Extras, techn. + opt. erstklassig. Tel. 05 31/33 94 06. 60 633

VW KARMANN GHIA, Typ 14, 10.69, zweifarbig blau/weiß, mit Stahlschiebedach, Radio, ATM ca. 15 000 km, 44 PS, TÜV 3.78, DM 3425.— einschließl. MwSt. Tel. 0 62 21/4 59 37. 60 776

RIECHERT-KÄFER, 72 PS, Bj. 72, TÜV 3.78, Mot. gen.überh., NP ü. 13 000.—, v. Extr., VB 5900.—. T. 0 22 21/28 18 82. 60 777

Golf LS, schw.-gold, 5.75, Extras, im Mai abzugeben. Pohl, Strichweg 144, 2190 Cuxhaven. 60 778

ABT-Tuning bietet Fahrwerksverbesserung für Golf und Scirocco zum Sonderpreis DM 835.—.
Auto-Abt, 896 Kempten, Tel. 92 55

Suche VW Cabrio 68—71. Zuschr. mit Preisidee an Chiffre A 9/58 189

VW-Barankauf. T. 07 11/83 82 19
60 837 H

Verk. optim. Käfer 1303 mit 2 Motoren (Straße u. Rennen), NP DM 20 000.—, VB DM 8900.—, Motor 109 PS einzeln abzugeben. Tel. 0 51 54/86 49 ab 19 h. 60 413

4 neuw. Ronal-Felg. verk. 089/196585. 60 416

GOLF Kotflügelverbreiterung
Frontspoiler, 6" Alufelgen
Alle Teile mit TÜV-Gutachten.
Kotflügel-Verbreiterungen in zwei Straßenversionen mit integriertem Frontspoiler. — Frontspoiler für Seriengolf. — 6 x 13 Alu-Felgen, ATS, für Reifen 185/70 x 13.
Auch schon lieferbar: **Rennverbreiterung** Gruppe II Ausf. 76
Katalog gegen DM 3,— in Briefm. anford.
Vertrieb Norddeutschland:
Zender — Rennsportteile, 54 Koblenz-Lützel, Feldstr. 3, Tel.: (02 61) 8 55 02
Vertrieb Süddeutschland:
HEZ, 6050 Offenbach 1, Bieberer Str. 25, Tel.: (06 11) 81 38 38

ELEKTRO · FENSTERANTRIEB
Komfort im Auto durch autom. Fensterst-eerung. Einfach. Selbsteinbau auch von Tank = stellen. Für jedes Auto. Per Nachnahme 129,- DM. 1 J. Garantie. Bei Bestellung angeb.: Autotype ... 6/12V ...
EMA · 6 Frankfurt · Postf. 700647

Verschiedene

OPEL Mannschaftswag., 50 000 km, Bestzust., TÜV, Basis f. Campingmobil, VB 3700.— DM. Tel. 0 62 21/4 97 49. 60 763

Notverkauf Scorp., Bj. 71, 1300 ccm, 1,05 m hoch, sehr schnell, Fiat-Basis, schönes auffälliges Fahrzeug. S. Thomas, Schloßbergstr. 8, 6751 Neuhemsbach. 60 143

Suche Bitter CD, 07 11/37 46 16. 60 286

Suche Bonito. Tel. 0 23 24/4 14 92. 60 296

4 Renn-Karts Taifun-Komet ab DM 1300.— z. verkaufen. Tel. 0 62 61/23 39, Frl. Spitzer, von 8—19 Uhr. 60 506

100 PS-Golf
DER WOLF IM SCHAFSPELZ
von 0—100 km/h in ca. 9 sek.
IN VERSCHIEDENEN FARBEN AB 12.850,-

oettinger Sondermodelle:

Silver Special (sofort lieferbar) **100 PS - DM 14.350,-** 85 PS - DM 13.250,-

Ausstattung: Verst. Stoßdämpfer ☐ Breite Stahlgürtelreifen ☐ Verbundglasfrontscheibe ☐ Tacho bis 220 km/h ☐ Heckscheibenwischer ☐ Automatik-Gurte ☐ Kopfstützen ☐ Dekor-Set ☐ Sportlenkrad ☐ Auf Wunsch Doppelscheinwerfer DM 490,-

JET-Golf (sofort lieferbar) **100 PS - DM 14.950,-** 85 PS - DM 14.150,-

Ausstattung: Sportlenkrad »Petri« Verbundglasfrontscheibe Heckscheibenwischer Tacho bis 220 km/h ☐ Recaro-Sportsitze mit Jet-Streifenmuster (auch hinten) ☐ Dekor-Set

FÜR VW-GOLF (1,6 Ltr. = 75 PS):
Oettinger-Bausätze incl. Einbau und TÜV-Abnahme
BAUSATZ 1600 V (Normalbenzin) . . . **ca. 85 PS - DM 1.340,-**
BAUSATZ 1600 VS . . . . . **ca. 100 PS - DM 2.540,-**

Unser gesamtes Programm können Sie vom 30. 4. – 2. 5. 76 auf der 3. TAUNUS-AUTO-SCHAU in Oberursel/Ts. probefahren.

oettinger VOLKSWAGEN Audi
KRAFTFAHRTECHNIK
6382 Friedrichsdorf 1
Färberstraße 2–4
Telefon: 0 61 72/53 02–53 56

NORD-WEST-AUTO
6 Frankfurt 50, Alt Niederursel 2
Telefon: (06 11) 57 30 92–93
Telex: 04–116 81

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf auto motor und sport

Bentley Corniche Coupé fabrikneu, Ende Dez. 75 geliefert, mit allen Extras, Farbe „larchegreen", Polster beige Leder, zu verkaufen. Range Rover, Mercedes 450 oder Jaguar XJ12 wird evtl. in Zahlung genommen. Werner Ehret, Bachstr. 151, 4 Düsseldorf, Tel. 02 11/34 10 36. 60 441

Bugatti-Nachbau, Bauj. 2.76, optimal gelungenes Fahrzeug, DM 19 500.—. Tel. nach 19 Uhr Duisburg 35 14 03. 60 458

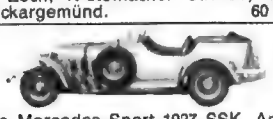
Suche Go-Kart gebraucht m. leistungsschwachem o. ohne Mot. 0 92 34/2 03. 60 331

MAZDA RX 3, neuw., 95 PS-Wankelm., 7000 km, Extras. Tel. 06 31/7 26 24. 60 699

Pontiac Cabrio, 20 000 Miles, silbermet./schwarz. Tel. 0 29 31/63 10. 60 357

Firebird-Reifen auf Rallye-Felgen (4x neu), 1950.— DM. Tel. 02 11/32 09 05. 60 722 H

Suche gut erhalt. Motor f. 99 E, 1,85 L. H. Zech, N-steinacher Str. 2a, 6903 Neckargemünd. 60 752



Wie Mercedes Sport 1927 SSK. Amerik. Nachb. m. Chev.-Mot. 300 PS, silber-met., nur 16 000 km, TÜV 2 J., unfallfrei, 4sitzer, echt Leder, Hardtop, 3 Dächer, Autom., Servol., Cass. + Radio, Klima, 14 neue Reif., Bestzust., Service in jed. Opel-Werkst. mögl., v. Privat für DM 59 000.— zu verk. Tel. 06 21/51 25 38, abends 51 55 27. 60 793

Tausch

Mercedes 220, Bj. 1952, orig. 92 000 km, neu überholt, 120 PS, guter Zustand, tausche gegen sportlichen Wagen, BMW, Porsche, Capri RS oder Amerik.-Wagen alles h. Interesse. Zuschriften unt. Chiffre A 9/57 186

Alfa Berl. 2000, Bj. 6.75, geg. DB 230 o. 240. T. 0 60 07/4 55 ab 19 Uhr, Priv. 60 389

Alfa 1750 GTV, Bj. 71, generalüberh., m. Belegen, 2 L-Heck, Zubehör, gegen VW Cabrio, VW Porsche evtl. BMW 2000 GS. Zuschr. u. Chiffre A 9/60 200

Künstlergeige „Guarneri" 1710, gegen VW Camping-Bus 1975/76. Zuschriften unter Chiffre A 9/60 590

Tausche meine Gemäldesammlung (Wert ca. 30 000.— DM) kpl. od. einz. gegen rennfertiges Auto für Slalom o. Rundstrecke. Tel. Essen 77 44 52. 60 591

Stellengesuch

Lagerleiter, langj. im Kfz-ET-Dienst tätig, (BMMC + BMW) sucht für sofort oder später neuen Wirkungskreis. Zuschriften unter Chiffre A 9/60 387

Camping Wassersport

Reisemobile – Einrichtungen
VW/DB/Ford/Bedford kpl. mont. o. z. Selbsteinb. Aufstell/Hubd., Innenverkl., Isolierung, Schränke, Polstersitzb., Klapp- u. Schwenktische, Küchenbl., Truma-Heiz -Jalousie, Fenster, Bus-Vorzelte usw.
WESTFALIA BERGER — Bruckstraße 56, 7012 Fellbach, (07 11/58 60 33)
Großh. f. d. Gebiete S, ES, WN, LB, BB, RT, TÜ

Wohnmobil, Mercedes 0319 D, 43 PS, TÜV 8.76, Ebersp. Standheizg., kpl. Einricht., einwandfr. Zust., Bj. 58, DM 1600.—. Chiffre A 9/59 112

VW Camp.-Bus Westfalia, Bj. 72, ATM 66 PS, 22 000 km, TÜV 4.78, m. V.-Zelt zu verk., DM 10 400. Tel. 0 25 25/73 76. 60 459

Achtung Taucher! Wiking Komet GT mit all. Zubeh., Trailer 40 u. 65 PS, Elektrostarter z. verk. T. 0 68 06/59 70. 60 789

Verschiedenes

Reifen-Hohmann
1 Berlin 12, Gervinusstr. 32

SONDERANGEBOT
Metzeler, Continental, Michelin inkl. MwSt.

z. B. 4.00 H 18	DM 105,—
4.00 S 18	DM 95,—
3.00 S 18	DM 62,—
3.25 S 18	DM 71,—
3.25 S 19	DM 73,—
3.25 H 19	DM 80,—

elektronisches Wuchten und Sofortmontage

Tel. 8 86 57 56 / 8 85 30 18

Asien—Australienreise, 6—8 Monate mit VW, Reisegefährte gesucht. Zuschriften unter Chiffre A 9/60 831

Fassaden- + Boden-Reinigung + -Isolierung, Bohrloch-Isolierung, Mauerfeuchtigk.-Versiegelung, Beton, Estrich, Stein u. a. - Stassig-Bautenschutz KG, 3002 Wedemark 2, Lüneburger Ring 4, Tel. 05 11/77 20 35 - 36

Stellenangebot

Für die Motorradentwicklung suchen wir zum baldigen Eintritt einen

KONSTRUKTEUR

mit mehrjähriger Erfahrung im Fahrzeug-, oder Flugzeugbau. Die Fähigkeit zur Erstellung von techn. Zeichnungen setzen wir voraus. Ihre schriftliche Bewerbung richten Sie bitte an:

Van Veen GmbH
3428 DUDERSTADT

60 388 H

VERGLEICHS TEST

Der auto motor und sport-Vergleichstest sagt Ihnen, ob Sie sich für den richtigen Wagen entschieden haben, oder ob ein anderer Ihren Ansprüchen mehr gerecht wird. auto motor und sport hat zahlreiche Wagentypen im Vergleichstest geprüft. Sicher ist auch „Ihr" Wagen dabei. Am besten, Sie bestellen sich gleich das entsprechende Heft. Der anhängende Bestellschein macht's Ihnen leicht.

Die Testberichte sind nach Erscheinungsterminen aufgeführt

Alfa Romeo Giulia Super/BMW 2002	16/70
Ford Taunus – Opel Ascona	5/71
VW K 70 L – Opel Rekord 1900 L	9/71
Alfa Romeo 1300 Spider – Fiat 124 Sport Spider – Matra 530 LX – VW Porsche 914/4	18/71
Ford Consul 2000 – Opel Rekord 1900	10/72
BMW 2500 – Ford Granada GXL – Mercedes 230 – Opel Commodore GS	(1. Teil) 14/72 (2. Teil) 15/72
Chrysler 180 – Fiat 132 – Fiat Special 1800 – Ford Consul L 2000 – Opel Rekord 1900 L – VW K 70 L – VW 412 LE	26/72
Alfasud – Audi 80 L – Citroen GS 1220 – Opel Ascona 12 – Renault 12 TL	(1. Teil) 3/73 (2. Teil) 4/73
Automatik-Vergleichstest: Alfa Romeo Alfetta/BMW 520 i	8/73
Kleinwagen-Vergleichstest: Autobianchi A 112, Datsun Cherry 100 A, Fiat 127, Mini 1000, Peugeot 104, Renault 5 TL	(1. Teil) 12/73
Audi 100 GL – BMW 520 i – Mercedes 230/4 – Peugeot 504 TI – Volvo 144 E	(1. Teil) 26/73 (2. Teil) 1/74
Fiat 128 rally – Opel Kadett 1200 S – Peugeot 304 GL – Renault 12 TS – VW Passat L	(1. Teil) 8/74 (2. Teil) 9/74
Sportliche Mittelklasse-Coupés: Ford Capri II GT – Opel Manta SR – VW Scirocco	17/74
VW Käfer – VW Golf	21/74
Untere Mittelklasse: Alfasud – Fiat 128 Special – Citroen GS – Simca 1100 Special – Opel Kadett	(1. Teil) 26/74
Audi 50 LS – Autobianchi A 112 E – Fiat 127 S – Peugeot 104 C – Renault 5 TL	(1. Teil) 8/75 (2. Teil) 9/75
Ford Escort 1300 GL contra Opel Kadett 1200 S	12/75
Alfa Romeo Montreal – BMW 3.0 CSi – Mercedes 280 SLC – Porsche 911 S	13/75
Vergleichstest: Alfetta 1.6 – Audi 80 GTE – BMW 318 – Fiat 132 GLS – Opel Ascona 1.9 L	(1. Teil) 26/75 (2. Teil) 1/76

Alle Hefte auto motor und sport bis Ausgabe 20/72 DM 1 80, ab Heft 21/72 DM 2.00, ab 20/74 DM 2.50, jeweils + 40 Pf Porto. Aus verwaltungstechnischen Gründen bitten wir unbedingt um Vorauszahlung. Ihr Auftrag wird dann auch schneller und billiger ausgeführt.

Bestellschein auto motor sport — **MOTOR – PRESSE – STUTTGART**
7 Stuttgart 1, Postfach 1042

Liefern Sie mir bitte folgende Hefte von auto motor und sport

Nr. _____

○ Der Betrag wird **gleichzeitig** mit dieser Bestellung auf das Postscheckkonto Stuttgart 6724-704 überwiesen.
○ Liegt als Scheck bei

Gewünschtes bitte ankreuzen!

Vor- und Zuname _____

Straße und Nr. _____

Postleitzahl und Ort _____ ams 9/76

Verschiedenes

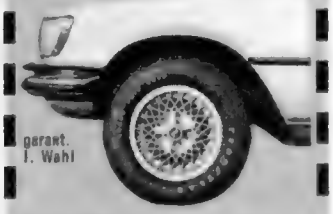
Schleppseil-Kauf:
Augen auf ob ADA drauf.
ADA steht für Qualität!

Achtung Autokäufer
Nutzen Sie die Vorteile des Holland-Re-Imports. Fabrikneue Opel- und Ford-Fahrzeuge zum günstigen EWG Re-Importpreis, alle Ausführungen und Extras lieferbar.
Kfz-Dietz, 43 Essen,
Breslauer Str., an der B 1-Brücke
Tel. 02 01/70 12 22

AUTO-RADIO
alle Markenfabrikate
Knallharte
Nettopreise
Fordern Sie Preislisten
AUTORADIO-VERSAND NORD
Wilhelm-Wisser-Straße 9
2406 Stockelsdorf

Motorwagen/ATZ, bis 1929 gesucht, gute Bezahlung. Chiffre A 9/60 635

Rial-Alufelgen und Pirelli-Stahlgürtel



gerant. 1. Wahl

Schön, preiswert, von hoher Qualität
komplett montiert, gewuchtet, mit Mutern/Schrauben, TÜV-Gutachten od. ABE. inkl. MwSt. Sofortversand per NN.

Reifen	Felgen	Rad kompl.
175/70 SR 13	+ 5,5 x 13	DM 220,—
185/70 SR 13	+ 5,5 x 13	DM 222,—
185/70 HR 13	+ 5,5 x 13	DM 242,—
185/70 SR 13	+ 6 x 13	DM 229,—
185/70 HR 13	+ 6 x 13	DM 249,—
185/70 HR 14	+ 5,5 x 14	DM 282,—
185 HR 14	+ 6 x 14	DM 305,—
195/70 HR 14	+ 6 x 14	DM 330,—
205/70 HR 14	+ 6,5 x 14	DM 353,—
195/70 HR 14	+ 7 x 14	DM 347,—

Felgen auch allein lieferbar. Ca. 400 LM-Felgen auf Lager in Rial, ATS, BBS — daher auch viele andere Reifen/Felgen-Kombinationen mögl. Wir beraten Sie telefonisch, nutzen Sie unsere Erfahrung.
AZS Reifendienst, 6 Frankfurt-Fechenheim, Dieburger Str. 18, Tel. 06 11 / 41 90 42

ATS - BBS - RONAL - Leichtmetallräder
30 % billiger. Bis zu 500.-DM Ersparnis am Satz
komplett montiert und gewuchtet mit Pirelli, Dunlop, Uniroyal oder Kleber mit TÜV-Gutachten oder ABE, einschließlich 11% MwSt. — Versand per NN. Beispiele:

6 x13 ATS + 185/70 HR 13 Kleber	224,-	7x14 BBS + 195/70 HR 14 Pirelli	359,-
6,5x14 ATS + 205/70 HR 14 Kleber	304,-	7x14 BBS + 205/70 VR 14 Dunlop	384,-
8 x13 ATS + 235/60 VR 13 Pirelli	359,-	7x13 Ronal + 195/70 HR 13 Kleber	263,-

Komplette Liste anfordern bei **REIFEN-HUFFKEN,** 5951 Neu-Listernohl, Tel. 0 27 22/74 62

NEU: SPORTFAHRER-FERNLEHRGANG
Von bekannten Fachleuten zusammengestelltes Programm: Kurventechnik, Rallye-Tips, Fahrzeugbeherrschung, Fahrsicherheit, Tips für Anfänger. Abschließendes Diplom! Gesamtkosten DM 55,—.
Sportfahrer-Schule Dippolter
Hochstr. 24, 6128 Höchst 1

Flieger-Uhren
Faszinierende Chronographen erstaunlich günstig 24-seit. Farbkatalog gratis! Postkarte an Aviarichter, 75 Karlsruhe 31, Am Wald 21, Telefon (0721) 73070

Turbolader 1300 o. 1600 cm³, 1000 km gel., 950.— DM + div. Zub. (Staukasten, Ben.-Pump. etc.), 1800.—. 02521/4791. 60 634

NEU
Gegen Autodiebe:
AT-AUTO-ALARM
Einfachster Einbau. Das Gerät arbeitet auf Spannungsabfall und garantiert somit Automatisch jede unbefugte Manipulation. Kein verbohrte, mehr nötig 6 Sek Sturmzeit zum Einsteigen 45 Sek Alarmdauer und sofort bereit zu neuen zufälligen Intervallen
ALARMANLAGEN-APPARATEBAU Andreas Theis D 645 Hanau, Stresemannstraße 3
Händler Preisliste anfordern

KFZ-Instrumente, spez. Oldtimer und Moto-Meter-Fernthermometer rep. u. kompl. restauriert **K. Kunert,** Karlsruher Straße 23, 1000 Berlin 31

Pkw-Anhänger aller Art, An- u. Verk. Schöpflin, 7302 Nellingen, PF 1244/A. 60 263 H

US-Polizeisirenen
DM 135,— u. Hawaii 5-0 DM 165,— z. B. für Boote u. int. Alarmanlagen. Einbau in Kfz in BRD verboten.
E. Pohle, 3051 Mandelsloh Nr. 5, Tel. 0 50 72/5 64

REIFENBUCHSTABEN
aus Gummi, jetzt 2 Größen, Prosp. R 2 gg. 50-Pf.-Marke.
Ing. W. Höfig, 405 Mönchengladbach 1, Thomas-Mann-Str. 53, Tel. 0 21 61/53 12 14

Suche Autokataloge 1959-70. Beckord. Rüsterweg 4, 4950 Minden. 60 636

KOTFLÜGELVERBREITERUNGEN FRONT- UND HECKSPOILER FÜR VW, BMW, FORD. 0 61 98 / 75 98.
60 265 H

Verk. kpl. Zylinder-Kopf Comm. GSE. Tel. 05034/235, ab 18 Uhr 05036/2318. 60 779

ZUNDVERSTÄRKUNG
für alle 4-Zylind.-Motoren kompl. DM 19,90
Auto-Antennen-Verstärker optimal nur 19,90
2 Stück Benzin/Diesel Bw. 20-Liter-Kanister gebraucht, guter Zustand, DM 19,90
— Lieferung per NN —
E. Kürschner, 287 D'horst, Pestalozziweg 56

LUDHOF-SPANNGURTE
zur
LADUNGS-SICHERUNG

Boote auf Trailern und Pkw-Dächern ● Renn-Motorräder auf Anhängern ● Außenbord-Motoren auf Dachgepäckträgern ● vieles anderes auch
LUDHOF-TECHNIK
D 7580 BÜHL/BADEN
Tel. 0 72 23/2 21 42 · FS 78 730 ltb

Wer schenkt jg. Mädchen Kleinwagen. Zuschriften unt. Chiffre A 9/59 113

Mailer-Überrollbügel, f. BMW 02, DM 250.—. Gegensprechanl. DM 200.—. Racing-Reif. 4x Slick (Dunlop) 4x Regen (Firestone) f. BMW 02 m. Felg. (ohne Sterne) DM 1500.— zu verk. Tel. 07 31/3 68 63 nach 20 Uhr. 60 832

Unterricht und Ausbildung

Immobilienmakler · Hausverwalter
3monatiger Fernlehrgang mit Prüfung. Für jedermann leicht verständlich. Preis d. ges. Lehrgangs DM 95,—. Prospekt 83 kostenlos. TECHNIKUM, 7858 Weil am Rhein.

FÜHRERSCHEIN
in 12 Tagen
WIEDERERLANGUNG
in 5 Tagen
Individuelle Ausbildung mit sofort anschließender amtlicher Prüfung. Schulwagen aller Fabrikate. Zuhause begonnene Ausbildung kann hier beendet werden. Unterbringung in eigenen Hotels. Angehörige können mitgebracht werden. Für Führerscheininhaber Auffrischungskurse. Verlangen Sie kostenlos Prospekt A 172.
FERIEN-FAHRSCHULE seela
3388 Bad Harzburg — Telefon 0 53 22/70 11
3300 Braunschweig — Telefon 0 53 1/3 71 091
Größte und vorbildliche Ferien-Fahrschule Deutschlands

FAHRLEHRER
Ausbildung und
FERIENFAHRKURSE
durch **BKF** Schule
ROLF ROBITSCHEK
7988 Wangen/Allgäu, 0 75 22/66 61

NEU ALARM 12 MONATE GARANTIE
Alle **7 Sekunden ein Einbruch!!**
SCHUTZ: elektronisches ALARM-SYSTEM EF ausbaufähig — einfache Einbau-Anleitung Zentrale mit Schloß, Notknopf, Alarmhupe, automatische Verzögerung, Tür- und Fenster-Kontakte, Feuer-Detektor, Kabel-Satz
tele-shop postfach 1131 B 8455 erlensee
DM 148.- Nachnahme

„Windschutzscheibe weg — fahr zu Neck!" Windschutzscheiben aus aller Welt vorrätig! Einbau sofort. **Autoglaserei** Neck, 5 Köln 30 (Bickendorf), Wilh.-Mauser-Str. 37, Tel. 0221/585955

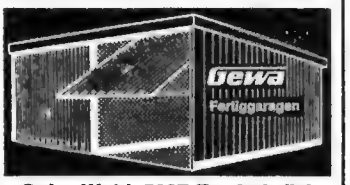
An alle Toupet-Träger!
Gutschein
Bitte senden Sie mir Ihren 16seitigen Prospekt „Alles üb Toupets" u. eine Probe des neuen Super-Haft-Streifens (halt 8 Tage und länger) **Anzeige einsenden**

Toupet-Spezialist Bodo Knoche
3014 Laatzen Hildesh. Str. 213

Garagen

FERTIG-GARAGEN
aus Asbestzement
überall Vertretungen
Prospekte anfordern

KARL LENDERS Garagenbau Abt. K
4052 Korschenbroich 3, Tel. (0 21 82) 40 94



Gebr. Wahl, 5927 Erndtebrück
Postf. 80 B Telex 875640, Ruf (02753) 834

Fertiggaragen vollverzinkt

Weisstalwerk Zimmer & Co.
5901 Wilnsdorf-Niederdielfen Postf. 2

Selbst- oder Fertigbau · Einzeln und Reihen
3S

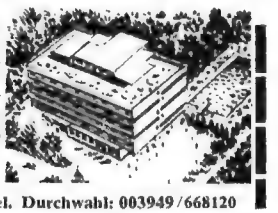
STAHLBETON GARAGEN
UND GARTENHÄUSER
Katalog durch: Selbstbau EB GmbH, Verw. 34 Göttingen, Ruf 05 51/4 33 70

Achenbach Einzel- u. Reihengaragen
Schwingtore
Hallen

Bitte Prospekte anfordern
Gebr. Achenbach Abt. 52
5930 Hüttental-Wdn. / Tel. (0271) 73141

Pauschalkuren ab DM 850 - auch Kassenbeihilfe bis DM 700
(mehr mit diesem Coupon)

Fordern Sie noch heute mit diesem Coupon alle Unterlagen für die vielseitigen Anwendungsbereiche der Fango-Thermal-Theraphie. 15 Heilanzeigen: vom Rheuma bis zur Beauty-Kur Alle Kuren im Haus. Gedecktes und Frei-Thermal-Schwimmbad. **Tennis** gratis. Großer gedeckter Parkplatz. Kein Kurzwang. Kassenersatz.



Hotel Terme Metropole
35031 Abano Terme (Padua/Venedig) Tel. Durchwahl: 003949/668120

Berufsausbildung zum Fahrlehrer
Ein zukunftsreicher interessanter **Lebensberuf, hohe Verdienstmöglichkeiten,** gesetzlich geregelte Arbeitszeit. Chance zur Unabhängig- und Selbständigkeit. Automation ausgeschlossen. Alter 23 Jahre. Fahrpraxis 3 Jahre. Unverbindliche Information:
Amtlich anerkannte **FAHRLEHRER-FACHSCHULE DÜSSELDORF,** Münsterstraße 241, Tel. 0211/63 78 78, Postfach 32 03 67

Sport Nachrichten

Auftakt mit Hindernissen

Der Himmel hatte ein Einsehen: Regen beim ersten Lauf zur Sportwagen-Weltmeisterschaft auf dem Nürburgring machte den umstrittenen Reifenvorteil der beiden Werks-Alpine von Patrick Depailler und Jean Pierre Jabouille zunichte.

Quasi in letzter Minute hatte die internationale Sportkommission (CSI) entschieden, daß die Franzosen mit breiteren Reifen als im Reglement vorgesehen starten dürfen. Wegen des Regens waren breite Pneus jedoch nicht gefragt: Alpine ließ es bei den erlaubten 16 Zoll bewenden, Porsche fuhr hinten sogar nur 15 Zoll breite Regenreifen.

Die beiden Alpine-Piloten benahmen sich wenig profihaft. Falsch verstandener Ehrgeiz ließ sie bereits kurz nach dem Start in der Nordkurve zur gleichen Sekunde havarieren.

Foto: Heere

In der deutschen Rennsportmeisterschaft sind sie seit Jahren erbitterte Rivalen, in der Formel 2 spannen sie zusammen: Hans Heyer (oben bei Testfahrten) und Jörg Obermoser. Heyer erstand einen Toj Formel 2, der bei Obermoser gewartet wird und zumindest bei allen deutschen Rennen eingesetzt werden soll.

Rolf Stommelen, der seinen Porsche 936 im Training zwischen die beiden Werks-Alpine geschoben hatte, begann das Rennen praktisch ohne Konkurrenz.

Sein Glück dauerte allerdings nicht lange. Nach sechs von elf Runden kam er an die Box und beanstandete einen auf Vollgas hängenden Gaszug. Mangels Ersatz mußte der Kölner im weiteren Verlauf des Rennens seine Geschwindigkeit durch Ein- und Ausschaltung der Zündung regulieren.

Der dem Werks-Porsche mittlerweile enteilte Privat-Porsche von Reinhold Jöst, der seinen Uralt-908 Turbo erstmals mit Langheck fuhr, war nicht mehr einzuholen und gewann für Porsche die ersten 20 WM-Punkte.

Stommelen, der in seiner Klasse Zweiter wurde, mußte noch drei weitere Fahrer passieren lassen: Toine Hezemans und Helmut Kelleners, die auf ihren Carrera turbo gleichzeitig um Punkte für die GT-Europameisterschaft fuhren, und Helmut Bross, der in der Klasse bis zwei Liter Hubraum einen Lola T 294 steuerte.

Porsche-Sieg in Vallelunga

Einen erneuten Sieg für den Werks-Porsche von Jochen Mass und Jacky Ickx gab es in der Marken-Weltmeisterschaft für Spezialproduktionswagen (Gruppe 5) im italienischen Vallelunga. Mit 17 Runden Vorsprung gewann das deutsch-belgische Team vor den beiden BMW von Harald Grohs/Sam Posey und John Fitzpatrick/Tom Walkinshaw.

Der von dem Kölner Porsche-Tuner Kremer vorbereitete Gruppe 5-Turbo mußte bereits eine Stunde nach dem Rennen mit Getriebeschaden aufgeben. Der 470 PS starke Werks-Stratos von Vittorio Brambilla/Carlo Facetti, der beim ersten Lauf in Mugello im Training abbrannte, mußte diesmal eine Stunde vor Schluß mit Motorschaden aufgeben.

Durch zu hohes Tempo und ein mißlungenes Ausbremsmanöver rutschte Alpine-Pilot Depailler (2) in die Fangzäune der Nürburgring-Nordkurve. Team-Kollege Jabouille (3) landete vor Schreck prompt ebenfalls dort.

Fotos: Temburg, Noellner

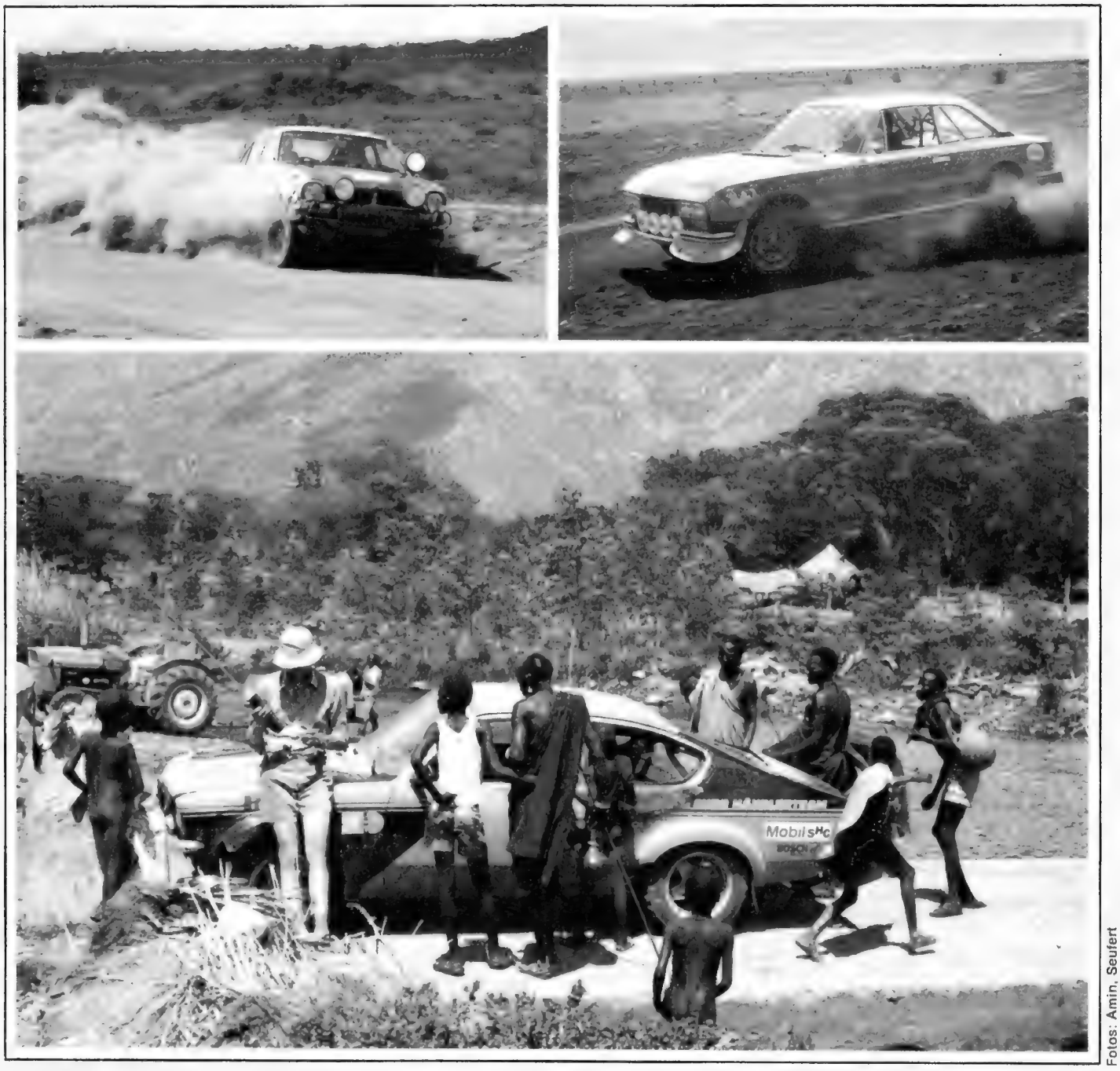
Das Glück und sein Preis

Was Erfolgsaussichten bei der Safari-Rallye kosten und wieviel Lehrgeld Neuling Opel bezahlte.

Für Rallye-Europameister Walter Röhrl geht ein Kindheitstraum in Erfüllung. Seit er sich für Motorsport interessiert, träumt er davon, die East African Safari-Rallye zu fahren." Das erfuhren die Leser der Tageszeitung „Nation", die in Nairobi erscheint.

„Fünf Jahre lang habe ich mich erfolgreich dagegen gewehrt, nach Afrika zu müssen. Jetzt war alles vergeblich. Dabei hätte ich lieber zu Hause mein Auto auf die bevorstehenden Weltmeisterschaftsläufe trimmen sollen. Dann könnten wir auch damit rechnen, daß unser neuer Vierventil-Motor problemlos läuft." So hört sich der Originalton Röhrl an. Und nach einigen tausend Trainingskilometern zwischen Kilimandscharo und Mount Kenya, Lake Viktoria und Indischem Ozean: „So ein Unsinn. Ich bin zum ersten und letzten Mal hier."

Versprechen dieser Art wurden öfter gebrochen als gehalten. Das Gros der weltbesten Rallyeprofis kommt alle Jahre wieder nach Kenia, obwohl – oder weil? – der Trip für harte Männer so ganz anders geartet ist als europäische Rallyes, bei denen auf abgesperrten Son-



Fotos: Amin, Seufert

derprüfungen um Sekunden gesprintet wird. Erfahrene Afrika-Haudegen dagegen bewahren selbst dann Ruhe, wenn ihr Wagen eine halbe Stunde lang gesund gepflegt werden muß und ein Rivale nach dem anderen vorbeizieht. Edgar Herrmann, der zweimalige Safari-Sieger aus Ulm: „Die sieht man alle wieder. Einmal bricht hier bei jedem etwas."

Die meisten Weltklassefahrer verbringen Ostern (die Safari wird alljährlich am Gründonnerstag gestartet und endet am Ostermontag) in Afrika. Für den Finnen

Eines der stärksten Safari-Autos ist das nagelneue Peugeot 504-Coupé mit Sechszylinder-Motor und 225 PS (oben links), eines der unverwüstlichsten der Mitsubishi-Lancer (oben rechts). Opel erregte Aufmerksamkeit durch Explosion und Feuer an Bord des Kadett-Coupés.

Rauno Aaltonen ist die aktuelle 24. East African Safari-Rallye (die erste organisierten anglo-afrikanische Königstreue 1953 anläßlich der Krönung Königin Elisabeths II.) seine zwölfte. Die von Peugeot beschäftigten Fahrer Hannu Mikkola, Timo Mäkinen und Simo Lampinen vervollständigen das Finnen Quartett. Aus der Bundesrepublik kommt der größte der Großen (Walter Röhrl mißt 1,96 Meter), aus Italien der bestbezahlte Rallye-Profi der Welt (Sandro Munari mit 300 000 Mark Jahres-Salär). Der Schwede Björn Waldegård gilt seit 1971 als bester Safari-Fahrer und größter Pechvogel, sein Landsmann Harry Kallström

Werksteams bei der Safari, ihre Ausrüstung ...

Ausrüstung/ Team	Datsun	Lancia	Mitsubishi	Opel	Peugeot
Rallyeautos	4 Datsun 710	3 Stratos	4 Lancer Colt	3 Kadett Coupé	3 Limousinen 504 2 Coupé 504
Hubraum des Motors (in Litern)	1,6	2,5	1,6	2,0	2,0/2,6
Leistung (in PS)	ca. 170	230	135	180	170/225
Gewicht (in kg)	1150	1080	1100	1050	1300/ 1200
Trainingsautos	3 Datsun 710[1]) 1 Datsun 160[1])	3 Fiat 131[2]) 1 Stratos[1])	4 Lancer Colt[1])	1 Kadett Coupé[1])	2 Gruppe 2-504[1]) 3 Serien-504[2])
Serviceautos	15	15	8	7	15
Mechaniker/ Helfer	36	30	24	15	30
Sprechfunk	ja	ja	–	ja	ja
Service-Flugzeuge	2	3	–	–	2

... und ihr finanzieller Einsatz*

Kosten für Team	Datsun	Lancia	Mitsubishi	Opel	Peugeot
Rallyeautos, Ersatzteile	320 000	300 000	300 000	240 000	450 000
Trainingsautos	240 000	160 000	300 000	80 000	195 000
Fracht per Flugzeug	–	37 000	–	80 000	53 000
Fracht per Schiff	85 000	–	80 000	–	10 000
Flüge für Fahrer, Teamchefs, Mechaniker	44 000	56 000	29 000	39 000	86 000
Benzin	18 000	18 000	15 000	10 000	18 000
Räder und Reifen	60 000	60 000	50 000	36 000	70 000
Funkgeräte	65 000	65 000	–	35 000	70 000
Service-Flugzeuge	40 000	60 000	–	–	40 000
Spesen für Fahrer, Teamchefs, Mechaniker	40 000	35 000	32 000	30 000	45 000
Honorar für Fahrer und Beifahrer	15 000	50 000	20 000	15 000	55 000
Lohn für Mechaniker	12 000	12 000	10 000	8 000	15 000
Summe	939 000	853 000	836 000	573 000	1 087 000

[1]) Vollausgerüstete Rallyeautos. [2]) Serienautos mit verstärktem Fahrwerk. * Diese Kosten werden zum Großteil von Sponsorfirmen getragen (siehe Beispiel Opel, Seite 183).

startet für Datsun. Ein anderer Schwede, Vorjahrssieger Ove Andersson, erhielt von seiner Vertragsfirma Toyota im letzten Augenblick Startverbot: Die Japaner wollten nicht das Risiko eingehen, den ersten Sieg ihres Spitzenfahrers seit einem Jahr ausgerechnet bei einem Gastspiel in einem Peugeot 504 erleben zu müssen.

Alte Wüstenfüchse übten an der 24. Safari Kritik: „Viel zu leicht. Ein Rennen ohne Reiz", erklärten übereinstimmend die kampfstärksten Afrikaner Joginder Singh, Shekar Mehta und Vic Preston junior sowie die fliegenden Finnen. Die Strecke war auf nur 4950 Kilometer verkürzt worden (üblich sind 5500 bis 6000 km), weil ausgeschlossen werden sollte, daß die ganze Rallye mit Mann und Troß und Wagen im Schlamm versackte: Ostern lag nämlich in diesem Jahr so spät, daß die besonders heftigen Niederschläge zu Beginn der Regenzeit just für die Safari-Tage drohten.

Ob 4950 oder 6000 km, ob grundloser Schlamm oder Autos zerhämmernde, harte Wüsten-Rollbahnen, den schmückenden Beinamen „The world's toughest motor rally" (die härteste Rallye der Welt) verdient die Safari allemal, allein ihrer immer abenteuerlichen Begleitumstände wegen.

Schauplatz Rift Valley, eine 230 km lange Wüstenpassage im wilden Norden Kenias; ein Hochtal, auf dessen Sohle gefahren wird (mit wenigen Ausnahmen im ersten und zweiten Gang), wenn Regengüsse auf dem bis zu 4000 Meter hohen Rift den Talgrund nicht in einen unpassierbaren Reißbach ver-

60

wandelt haben. Hier blieb der Kenianer Vic Preston während des Trainings zur diesjährigen Safari hängen. Nach zwei Tagen entdeckte ihn aus reinem Zufall sein Vater, ein ehemaliger Safari-Sieger.

Preston senior testete gerade die Tauglichkeit eines Flugzeugs als Funkzentrale für die Service-Mannschaft von Lancia und fing die Notsignale seines Juniors ein. Im gleichen Rift Valley setzte eine Explosion, verursacht durch einen leckenden Tank, das Trainingsauto von Walter Röhrl und Copilot Claes Billstam in Brand. Weil dabei sämtliche Scheiben zerbarsten, konnten die beiden ihren Kadett in Handarbeit mit reichlich vorhandenem

Die Vielfalt der Hindernisse macht den Reiz der Safari aus. Elefantenherden, grundloser roter Sand, Massai-Speere, Flußfurten mit ungewisser Wassertiefe und Felsbrocken in den Wüstenpassagen erschweren das Vorankommen.

Sand füllen, den Brand löschen und sich auf diese Weise einen mehrtägigen Fußmarsch ersparen.

Rauno Aaltonen und sein Copilot Willi-Peter Pitz hingegen erlebten in der gleichen menschenleeren Region Wunderliches: Ein freundlich grinsender Radfahrer kreuzte ihren Weg und bestätigte, er sei derselbe, den sie auch im Jahr zuvor hier angetroffen hätten.

Andernorts reagierte ein einsam des Wegs ziehender Massai auf das Hupen eines Rallye-Autos unwirsch: Er rammte seinen mitgeführten Speer tief in die Blechflanke des vorbeifahrenden Autos.

Und aufkeimende Geschäftstüchtigkeit der Afrikaner gibt

dem Glücksspiel in Busch und Wüste eine weitere Variante. Für den Fall, daß sie im Schlamm steckenbleiben und Hilfe der Afrikaner benötigen, führen alle Safari-Teilnehmer bis zu 1500 Mark Schiebegeld in kleinen Noten mit sich (Fünf- oder Zehn-Schilling-Noten für die Helfer, 50- oder 100-Schilling-Scheine als Erfolgsprämie für einen stets präsenten Organisator der Volksfront). Wenn ausbleibender Regen diese willkommene Geldquelle nicht sprudeln läßt, dann helfen sich die Afrikaner gelegentlich selbst, indem sie in geduldiger Arbeit künstlichen Schlamm durch umgeleitete Rinnsale produzieren.

Jean Todt, zweiter Mann im Auto von Hannu Mikkola und wegen seines Organisations- und Verhandlungsgeschicks einer der renommiertesten Copiloten, definiert, was den Erfolg bei der Safari ausmacht: „Zu gleichen Teilen Vorbereitung der Autos, Organisation des Service und Glück."

Das Glück freilich läßt sich, zumindest stückchenweise, kaufen, indem der finanzielle Einsatz erhöht wird. Das Budget der an der Safari 76 beteiligten fünf Werksteams macht deutlich, zu welchen Tarifen üblicherweise Aussicht auf Erfolg erkauft werden kann:

- Rund eine Million Mark investierte Vorjahrssieger Peugeot in ein Team mit fünf Wagen.
- 940 000 Mark kostete etwa der Einsatz von Datsun.
- 850 000 Mark sollen Lancia den ersten Safari-Erfolg bescheren.
- 840 000 Mark schienen Mitsubishi nötig, um einen Erfolg von 1974 zu wiederholen.
- 570 000 Mark war der Aufwand wert, den Safari-Neuling Opel beim ersten Versuch in Afrika als Lehrgeld abschrieb.

Gespart und geklotzt wird dabei bei recht unterschiedlichen Posten. So summiert sich der Einsatz der Japaner dadurch, daß sowohl Datsun als auch Mitsubishi schon fürs Training präparierte Safariautos mit nach Afrika bringen. Mitsubishi sogar vier mit den Rennautos völlig identische Lancer.

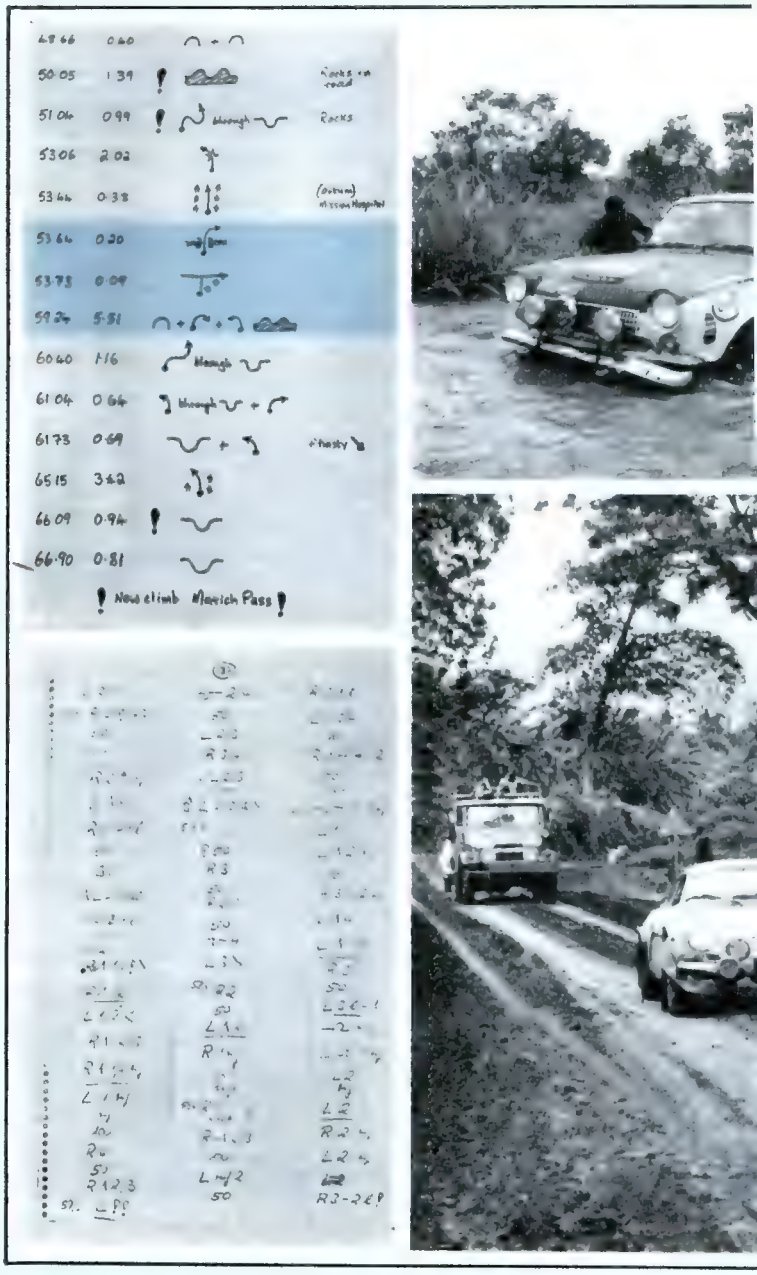
Lancia hingegen ließ seine Piloten mit drei den afrikanischen Anforderungen angepaßten Fiat 131 trainieren und setzte nur zu Reifenversuchen einen Vorjahres-Rallye-Stratos ein. „Die sollen auf der Strecke langsam fahren und sind manchmal tagelang unterwegs – wo soll man da im Stratos das Gepäck hinstecken?" So sorgt sich Chef-Organisator Preston senior um die Bequemlichkeit seiner Mannen. Auch Peugeot setzte im Training nur zwei 140 PS starke 504-Rallyeversionen ein und ließ die Fahrer im übrigen mit komfortablen Serien-Limousinen trainieren.

Schwerarbeit verrichten bei der Safari-Rallye die Copiloten. Drei Zeilen genügen im offiziellen Route Book des Veranstalters für fünf Kilometer der Strecke — drei Spalten in Geheimschrift hat der Copilot auf diesen fünf Kilometern seinem Fahrer vorzulesen. Und das 4950 Kilometer lang, möglichst ohne auch nur eine einzige Kurve oder Kuppe auszulassen.

Wohl an der falschen Stelle gespart hat Neuling Opel. Nur ein einziges Rallye-Auto, ein Jahr alt, ohne speziellen Afrika-Trimm, zuletzt von Anders Kulläng bei der Rallye Monte Carlo ausgelaugt, stand für drei Teams zur Verfügung. Von geregeltem Training konnte nicht die Rede sein, zumal mehr repariert als gefahren wurde. Trockener Kommentar des erfahrenen Busch-Piloten Hannu Mikkola: „Opel kommt ohnehin nicht ans Ziel. Der Kadett hat einen technischen Standard wie der Escort von 1969 erreicht." Für solch verletzende Kritik trifft ihn auch der Bannstrahl von Opel-Sportchef Bein: „Der wird von mir niemals ein Auto bekommen."

Gespart haben die Japaner und Peugeot, indem sie ihre Autos schon im Dezember oder Januar rennfertig hatten und per Schiff und nicht im Flugzeug nach Afrika verfrachten konnten. Preisdifferenz pro Auto zwischen Frankreich und Kenia: fast 13 000 Mark Frachtkosten. Opel und Lancia dagegen, die erst Ende Februar mit dem Bau der Rallyewagen begannen, mußten ab Frankfurt oder Rom teure Luftfrachten bezahlen.

Geklotzt wird bei der Ausstattung der Rallyewagen, die einen Wert zwischen 80 000 und 100 000 Mark repräsentieren, und beim Service. Spezialfahrwerke, Unterbodenschutz aus zumeist acht Millimeter starkem Dural, meist größere Räder als üblich (Opel ging von 13 auf 15 Zoll), M&S-Bereifung, ver-

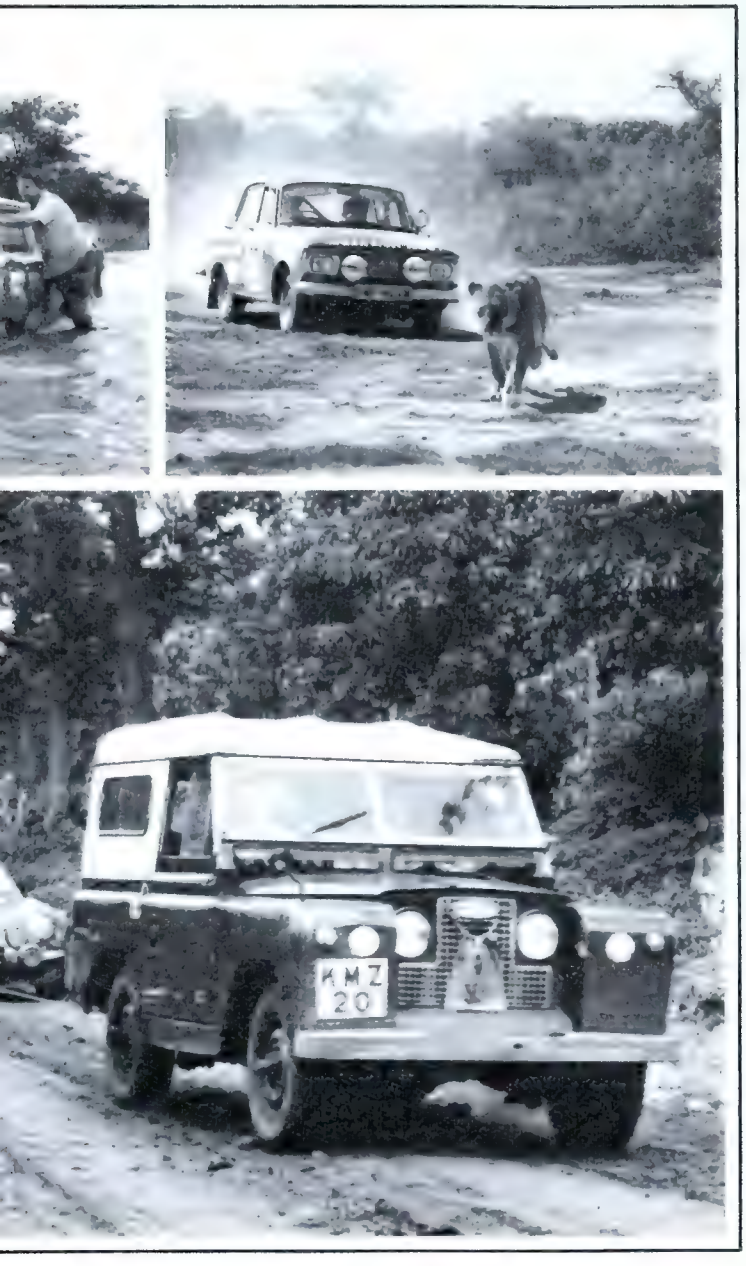


größerte Bodenfreiheit, doppelte Benzinpumpe, doppelte Keilriemensätze für Lichtmaschine und Ventilator sowie Pipelineschläuche von Thermosflaschen zu den Fahrermündern sind Afrika-Standard.

Neue Sonderausstattungen deuteten sich bei Datsun und Lancia an. Die Japaner verwendeten als erste doppelschichtige Plexiglas-Frontscheiben (Opel ließ es bei einem monströsen Gitter vor der Scheibe bewenden), und Lancia dachte ans Wohlbefinden der Fahrer: Eine Klimaanlage, die rund acht Kilo wiegen und 15 PS kosten würde, wurde diesmal noch aus Platzgründen zugunsten von zwei Lufthutzen im Dach zurückgestellt, die den Fahrerköpfen Kühlluft zuführen sollen.

Zu den aufwendigsten Service-Raffinessen gehören der Einsatz von Flugzeugen sowie Sprechfunk-Verbindungen zwischen Renn- und Hiwi-Autos.

Die Datsun-Air Force bestand aus zwei zweimotorigen Maschinen wie die Flotte von Peugeot, Lancia hatte gleich drei Flugzeuge im Luftraum: „Zwei lösen sich als Satellitenstationen für den Funkdienst in der Luft ab, eine einmotorige Maschine mit dem Tierfänger Carr Hardly am Steuer steht in Nairobi bereit, um jederzeit zu entlegenen Stellen Ersatzteile fliegen zu können", erläutert Preston senior seinen Organisationsplan. Charterkosten pro Flugzeug für die Dauer der Safari: 20 000 Mark.



Löwen beim Sonnenbad sind beim Passieren der Rallye Piste nicht ungewöhnlicher als gelegentliche Fähr-Fahrten. Wenn Motoren- und Manneskraft auf überschwemmten Straßen versagen, dann helfen nur noch geländegängige Schleppfahrzeuge.

Während Privatfahrer den auch für sie eskalierenden Aufwand zumeist aus eigener Tasche bezahlen müssen (deshalb fanden sich statt der sonst üblichen mehr als hundert diesmal nur knapp 70 Autos am Start ein), zahlen die Werke nur einen Bruchteil des Aufwands vom eigenen Konto.

Beispiel Opel: Auf rund 573 000 Mark errechnet sich der Einsatz des Neulings beim afrikanischen Roulette.

Nur rund 110 000 Mark Lehrgeld freilich hat der zum Rallye-Regisseur avancierte Ex-Beifahrer von Walter Röhrl, Jochen Berger, aus der Opel-Kasse bezahlt. Benzin, Funkgeräte, Reifen und Felgen liefen als kostenlose Warenproben – gegen freundliche Nennung der Absender auf Wagen-Aufklebern. Und der große Brocken der Flugkosten und Afrikaspesen wurde durch die niederländische KLM und die Reiseorganisation KLM-Tours auf kaum ein Drittel gesenkt.

Eine Hilfe, die der Zufall schickte: Weil sich der Münchner Reiseveranstalter Joe Kuhn, Spezialist für individuelle Ostafrika-Reisen, im Vorjahr als Aushilfs-Servicemann für Edgar Herrmann so sehr für die Rallye begeisterte, bot er in diesem Jahr Safari-Schlachtenbummlern Flug nach Nairobi und Mitfahrt im Opel-Servicetroß sowie dem Opel-Werksteam Transfers und Unterbringung zum Selbstkostenpreis an.

Den größten Brocken im Safari-Etat machen die Kosten für Renn- und Trainingsautos aus. Hier hoffen die Werke auf gütiges Geschick und halbwegs unversehrte Rückkehr wenigstens der halben Flotte.

Den geringsten Anteil am Budget machen die Honorare der Fahrer aus. Hannu Mikkola (Jahreseinkommen 240 000 Mark) und Sandro Munari (300 000 Mark) sind die Ausnahmeerscheinungen, zwischen 60 000 und 100 000 Mark bekommen andere festbesoldete Weltklassepiloten pro Jahr, die dafür aber auch „jährlich 180 000 bis 200 000 Kilometer" (Röhrl) abspulen müssen. Für freischaffende und nur bei Bedarf engagierte Rallye-Piloten sind etwa 15 000 Mark für vier bis fünf Wochen Afrika-Fron der Höchsttarif, 5000 Mark gelten schon als sehr gute Bezahlung.

Noch bescheidener sind die Honorare der Afrika-Söldner auf dem Beifahrersitz, die – so Edgar Herrmann – „bei der Safari meist die Hauptarbeit zu verrichten haben": Ihr Marktwert liegt bei höchstens der Hälfte einer Fahrerbörse.

Ein gerissener Rallyemanager erklärt, warum der kostenaufwendige Afrika-Feldzug ausgerechnet beim Personal das Sparen erlaubt: „Nach Afrika will jeder. Deshalb sind die meisten froh, überhaupt ein Auto zu bekommen und fahren schon, wenn man ihnen nur die Spesen ersetzt."

Helmut Luckner

Das nächste Heft erscheint am Mittwoch, 5. Mai

Erster Test: der neue kleine Mercedes

Der Nachfolger des seit 1968 produzierten kleinen Mercedes wird erst gegen Ende dieses Jahres ein wahrhaftiger Nachfolger des vielverkauften /8-Modells sein; denn bis dahin will Daimler-Benz das alte Modell parallel zur Neuerscheinung weiterproduzieren. So ungewöhnlich eine solche Situation im Automobilgeschäft ist, so plausibel erscheint sie gleichzeitig. Der Alte verkauft sich nämlich immer noch gut, und für das neue Modell müssen Kunden Lieferzeiten bis zu 14 Monaten hinnehmen. auto motor und sport prüfte den mit ganz neuer Karosse und intensiv überarbeiteter Technik antretenden Mercedes mit dem stärksten Motor und beschreibt, was der knapp 27 000 Mark teure 280 E zu bieten hat.

Wie sie beschleunigen

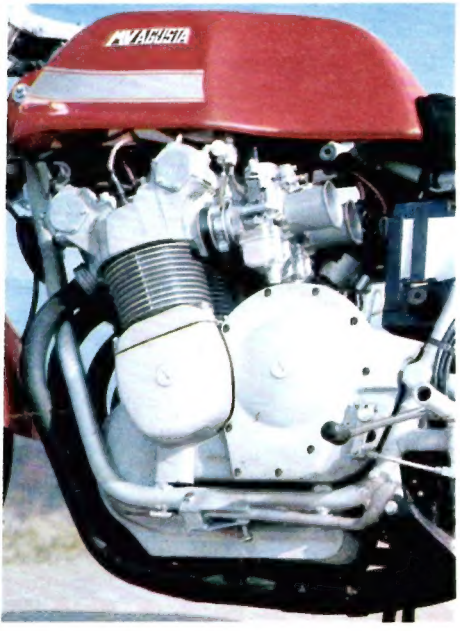
Nicht alle Autos setzen sich so zügig in Bewegung wie der achtzylindrige Italia (Foto), den auto motor und sport vor fünf Jahren testete. Wie sich die Beschleunigungskraft unserer Autos entwickelte und welche Modelle die Klassenbesten sind, zeigt Heft 10.

Dreimal Alpina

Bei Alpina im bayerischen Buchloe, wo BMW-Automobile nicht nur schneller gemacht werden, sondern auch an Schönheit gewinnen, galten die jüngsten Veredelungsbemühungen der neuen Dreierreihe von BMW. Für einen Test traten drei 320er an: mit 125, 150 und mit 160 PS.

Wie in alten Zeiten

Der fünffache Automobil-Weltmeister Juan Manuel Fangio und sein Mercedes Silberpfeil (oben) standen im Mittelpunkt des amerikanischen Grand Prix. Vor dem Formel 1-Rennen fuhren die Grand Prix-Stars von damals noch einmal gegeneinander.

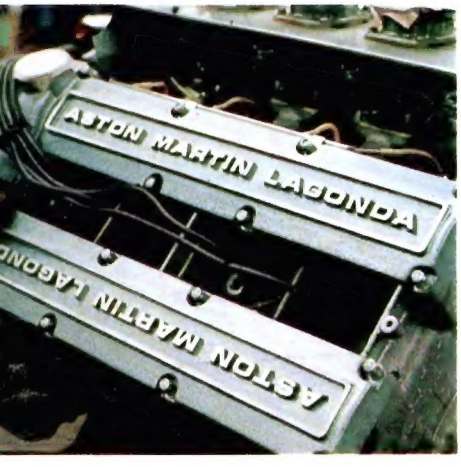


Das Kraftwerk

Die italienische Motorradfirma MV Agusta mochte offensichtlich nicht länger zusehen, wie die Konkurrenz maschinell erstarkte. Die neue 900er geriet deshalb zum Superlativ: mit 900 cm³, 105 PS und einem Preis von 25 000 DM.

50 000 harte Kilometer: Dauertest Ford Escort

Wie sich der Ford-Bestseller Escort, der Anfang 1975 in Neuauflage mit neuer Karosserie auf alter Mechanik auf den Markt kam, im Alltag bewährt, hat auto motor und sport in einem Dauertest über 50 000 km untersucht. Dem strapaziösen Langlauf mußte sich eine 1,3 Liter-Limousine mit 54 PS-Motor unterziehen. Escort-Besitzer können ihre Erfahrungen der Redaktion auf einem Fragebogen, der gemeinsam mit dem Abschlußbericht erscheint, mitteilen.



Exclusive Engländer

Automobilbau alter Schule mit Hammer und Blechschere betreiben zahlreiche Mini-Manufakturen in Großbritannien. Götz Leyrer und Hans-Robert Richarz besuchten Englands Auto-Zwerge – im nächsten Heft beginnt die Serie mit einem Bericht über Aston Martin.

Bitte liefern Sie mir „auto motor und sport" vom nächsterreichbaren Heft an.

Meine Personalien: (Bitte pro Feld nur 1 Druckbuchstaben (ä = ae, ö = oe, ü = ue)

Vorname/Nachname

Postleitzahl Wohnort

Straße/Nr.

Ich wünsche die angekreuzte Zahlungsweise:

☐ durch Bankeinzug (jährlich DM 52,40 inkl. MwSt. und Zustellgebühr). Die Bankeinzugsermächtigung erlischt mit Kündigung des Abonnements.

Konto-Nr.

Bankleitzahl (vom Scheck abschreiben)

Name und Ort der Bank

☐ gegen Rechnung. Bitte kein Geld einsenden, Rechnung abwarten.

Datum/Unterschrift

Wichtige rechtliche Garantie

Wir garantieren, daß Sie diese Vereinbarung innerhalb einer Woche schriftlich widerrufen können. Es genügt eine Mitteilung an:

Vereinigte Motor-Verlage GmbH & Co KG
7000 Stuttgart 1, Postfach 1042

Diese Garantie habe ich gelesen und bestätige dies durch meine Unterschrift. (Nur Bestellungen mit beiden Unterschriften können bearbeitet werden.)

Unterschrift ams 9/76

CAR auto motor sport TOON

Lohn der Angst

Mini

Zitat!

auto motor und sport

Die kritische deutsche Automobilfachzeitschrift sagt in

Heft Nr. 5 1976

in ihrem Kleinwagen-Vergleichstest „Sparklasse" über den Mini folgendes:

(Original-Text, ohne Kürzungen oder Zusätze.)

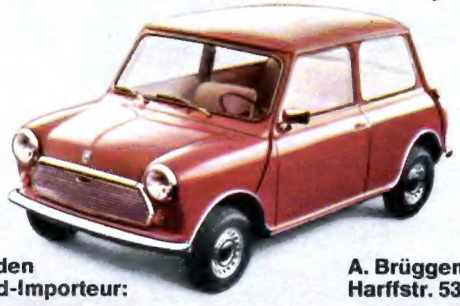
Mini 1000: junger Alter

Als der Mini 1959 auf den Markt kam, war er seiner Zeit um viele Jahre voraus. Mit seiner platzsparenden Kompaktbauweise, zu deren Prinzipien quer eingebauter Frontmotor mit Vorderradantrieb und raumökonomische Kasten-Karosserie zählen, gilt er als Schrittmacher für die neue, moderne Kleinwagen-Generation. Seinen technischen Vorsprung konnte er zwar über die 17 Produktionsjahre hinweg nicht halten, wohl aber seine Preiswürdigkeit: Er ist der billigste Kleine mit moderner Konzeption.

Mit rund drei Metern mißt der Mini in der Länge nicht mehr als ein Fiat 126, im Raumangebot schlägt er ihn jedoch klar. Den großzügigeren Platzverhältnissen im Innenraum steht allerdings ein sehr kleines Kofferabteil im Heck gegenüber, dessen Zugänglichkeit durch die nach unten öffnende Klappe beeinträchtigt wird. Die Ausstattung läßt – an dieser Preisklasse gemessen – kaum Wünsche offen, in der Handlichkeit zählt der Mini zu den Besten.

Sein sportliches Image verdankt der englische Fronttriebler den ehemals im Rallyesport erfolgreichen Cooper-Versionen. Mit dem serienmäßigen 39 PS-Motor ist diesbezüglich weniger Staat zu machen, doch verrichtet er seine Arbeit mit befriedigendem Temperament. Dennoch hat der Mini sportliche Qualitäten zu bieten, nämlich vom Fahrwerk her. Der hart gefederte Zwerg fährt um Kurven aller Art problemlos und bei Bedarf auch ziemlich schnell.

Ein relativ großer Innenraum und gute Ausstattung sind wesentliche Vorzüge des Mini.



Kommentar überflüssig!

Wer trotzdem noch mehr über den Mini wissen möchte, wendet sich vertrauensvoll an den nächsten Leyland-Händler oder an den Leyland-Importeur:

A. Brüggemann + CO GmbH
Harffstr. 53 · 4000 Düsseldorf · Tel. 0211/78181

Leyland

REVAL.
Von Natur aus
würzig.
Naturreiner Tabak ohne
Zusatz fremder Stoffe.
Voller Würze und Geschmack.
REVAL
CIGARETTEN
20
Naturrein im Tabak
HERZHAFT
AROMATISCH
FILTER
REVAL
20 Cigaretten
DM 2.30